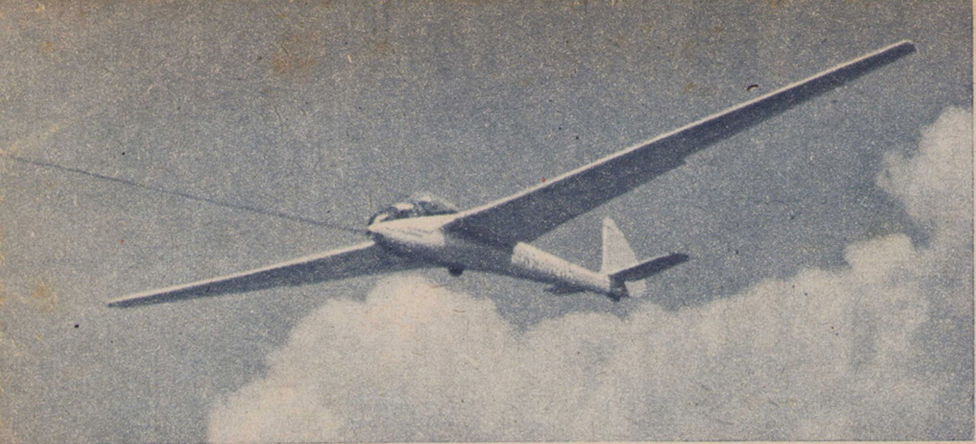


Skrzydlata POLSKA



Marian Gorzelak po otrzymaniu nagrody

POLAK MARIAN GORZELAK TRZECIM PILOTEM NA ŚWIECIE



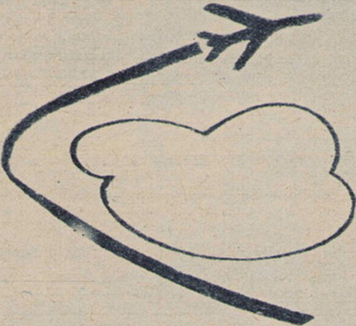
Na podium zwycięzców Od lewej: Juez, Mac Cready i Gorzelak



NR 31 (265)
29 LIPCA 1956
ROK WYDANIA XII
CENA 70 GR

Foto: JRK (2)

22 LIPCA W WARSZAWIE



NA STARCIE

W tym roku będziemy bogato obchodzić Święto Lotnictwa Polskiego. Dowiedziałem się niedawno — jak to się zwykło mawiać — że źródeł dobrze poinformowanych, czy też — jak wolicie — miarodajnych, że przygotowania w tym kierunku idą pełną parą naprzód. Od kilku tygodni działa już komitet obchodu i pracują poszczególne komisje: organizacyjna, pokazów i propagandowa.

Wiele jest w tym nowego, gdyż poważna część naszego społeczeństwa zdążyła się już w ciągu ostatnich kilku lat odzwyczaić od dnia, w którym tłumnie podążała na lotniska, aby podziwiać wspaniałe powietrzne ewolucje lotników polskich. Nie było u nas dawno w samej Warszawie wielkiej rewii lotnictwa, wyłączając oczywiście rewie wojskowe. Któż ze starszych Warszawiaków nie pamięta tego sierpniowego czy wrześniowego dnia, w którym niezliczone tłumy ciągnęły na Mokotów czy Okęcie, jak szalały na widok odrzutowca, który pokazano u nas po raz pierwszy. Ma już bowiem stolica swoje lotnicze tradycje, dobre tradycje, które w tym roku wskrzesza główny inicjator obchodu, szef naszego lotnictwa — Związek Młodzieży Polskiej, a ściślej Zarząd Główny tej organizacji.

A więc będzie Warszawa miała w dniu 26 sierpnia br. wielki centralny pokaz lotniczy na Okęciu z udziałem sportowców lotniczych, lotnictwa cywilnego i wojskowego. Ale nie tylko ona została pod tym względem uprzywilejowana. Pokazy odbędą się równocześnie w tym samym dniu w wielu miastach wojewódzkich, kilku powiatowych i wszędzie tam, gdzie istnieją aerokluby i ośrodki lotnicze.

Święto naszego lotnictwa poprzedzą w tym roku zgodnie z dawną tradycją dni propagandy lotnictwa, w czasie trwania których zarówno ZMP jak LPŻ i lotnictwo wojskowe wyjdą szeroko w teren w formie jak najbardziej atrakcyjnej do całego społeczeństwa miast i wsi. Bez sztampy i tzw. „drętwej mowy" ludzie mają zapoznawać się konkretnie, poprzez wycieczki na lotniska, wystawy, pokazy sprzętu, filmy lotnicze i spotkania z lotnikami z niezwykle atrakcyjną dla każdego problematyką lotnictwa i z naszym na tym odcinku dorobkiem.

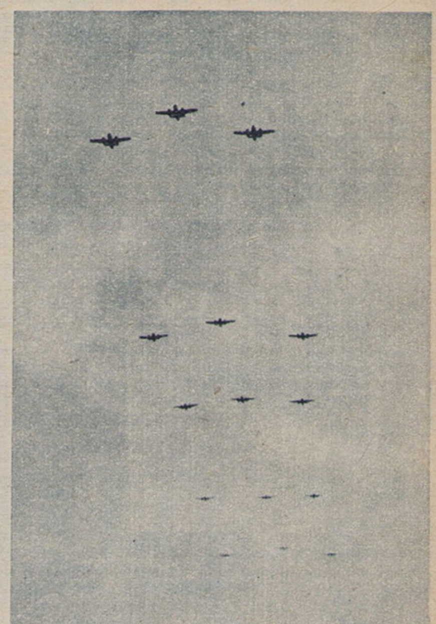
Projektuje się również — co uważam za rzecz niezwykle cenną — zorganizować w Warszawie i kilku innych miastach Polski coś w rodzaju festiwalu filmów lotniczych, uwzględniając w tym oczywiście filmy zagraniczne o tematyce lotniczej. No, a naprawdę rewelacją będzie projektowana na placu przed Pałacem Kultury i Nauki wystawa sprzętu lotniczego, na której zamierza się po raz pierwszy pokazać szerokiemu ogółowi społeczeństwa polski odrzutowiec typu „Mig".

Po rewelacjach ostatniego pokazu lotniczego w Tuszyno myślę, że i my w Polsce będziemy mieli w sierpniu nasz „meeting lotniczy", zarówno na Okęciu jak i przed pałacem.

Lotnicza opinia publiczna wita te zapowiedzi z największym uznaniem dla ZMP, DWL, ZG LPŻ, ZLC i całego Komitetu Obchodu Święta Lotnictwa Polskiego.

IKARUS





22 lipca, w dniu Narodowego Święta Odrodzenia Polski, odbyła się w Warszawie defilada wojskowa oraz parada sportowców i młodzieży. W defiladzie wojskowej udział wzięły samoloty naszych Wojsk Lotniczych. Na zdjęciach — wyżej: Nad defilującymi jednostkami zmotoryzowanymi przelatuje klucz myśliwców odrzutowych. Z prawej: Klucze odrzutowych bombowców przelatują nad trybunami.
Foto: WAF — Iwan

Jan Nagórski zaproszony do ZSRR

NAJSTARSZY lotnik polarny Jan Nagórski otrzymał ostatnio od kierownictwa Lotnictwa Polarnego — Centralnego Zarządu Północnych Dróg Morskich Ministerstwa Floty Morskiej zaproszenie odwiedzenia wraz z małżonką Związku Radzieckiego. W zaproszeniu zaproponowano zwiedzenie Moskwy, Leningradu i Odessy oraz portu lotniczego na wyspie Dikson, spotkania z lotnikami polarnymi jak również zapoznanie się z pracą radzieckiej organizacji polarnej.

Jan Nagórski zaproszenie to przyjął z wielkim zadowoleniem i w dniu 27 lipca, wraz z małżonką, udał się samolotem do Moskwy. Pobyt jego w Związku Radzieckim potrwa około 25 dni.

JAKUB MISTRZEM SPORTU

Rajmund Jakub — pilot szybowcowy Aeroklubu Poznańskiego, posiadacz Złotej Odznaki Szybowcowej z trzema diamentami, otrzymał ostatnio tytuł Mistrza Sportu.

Radzieckie Iły dla Indii

INDYJSKIE państwowe towarzystwo lotnicze Indian Airlines Corporation dokonało zakupu 6 samolotów radzieckich konstrukcji S. Iliuszyna w celu zastąpienia używanych dotychczas na liniach komunikacyjnych przestarzałych już samolotów DC-3 „Dakota".

Dostawy „Iłów" rozpoczną sie w październiku br. Jak podają źródła indyjskie zakup ten jest dokonany w ramach normalnych umów handlowych ze Związkiem Radzieckim.

(W)

Wyjaśnienie

Wiadomość „Z ostatniej chwili" zamieszczona w „SP" Nr 29 (263) na str. 2 i zawierająca szereg nieścisłości została opracowana **wyłącznie** na podstawie informacji zaczerpniętych z prasy codziennej. Wiadomość ta nie była podana z Francji przez naszego specjalnego wysłannika red. Jerzego Koniecznego, na co mogłoby mylnie wskazywać jej umieszczenie pod wspólnym tytułem „Z Saint Yan".

Redakcja

ODZNACZENIA PAŃSTWOWE DLA LOTNIKÓW I PRACOWNIKÓW LOTNICTWA

Na wniosek Zarządu Głównego LPŻ Rada Państwa PRL nadała z okazji Święta 22 Lipca odznaczenia państwowe pilotom, inżynierom, technikom i innym pracownikom lotnictwa sportowego — w dowód uznania za sukcesy odniesione w sporcie lotniczym i w pracy zawodowej.

ZŁOTY KRZYŻ ZASŁUGI otrzymał kierownik działu technicznego Zarządu Głównego LPŻ — WŁADYSŁAW JANICA, SREBRNYMI KRZYŻAMI ZASŁUGI odznaczono inż. Janusza Beckera, Eugeniusza Kozaczuka, Wiesława Dudzińskiego, Andrzeja Samka, Zbigniewa Szubera, Hugona Wandla i Andrzeja Karolczyka. BRĄZOWE KRZYŻE ZASŁUGI otrzymali: Marian Gorzelak, Roman Przepióra, Mieczysław Niedźwiedzki, Adam Niżnik, Jarosław Rembowski, Edward Rydz, Stanisław Wojtas, Stanisław Guzdek, Zdzisław Pęcak, Stanisław Słabik i Piotr Wiśniewski.

Polacy na mistrzostwach w Moskwie



Chmielarczyk



Franke



Wojtkowska



Cierniak



Lewandowski



Lipowczan



Szwedziuk



Wójcik

W dniu 29 lipca br. na lotnisku Centralnego Aeroklubu im. W. Czkałowa w Moskwie ropoczynają się III Spadochronowe Mistrzostwa Świata. Po raz pierwszy biorą w nich udział polscy skoczkowie, przystępując do trudnej walki sportowej o tytuł Spadochronowego Mistrza Świata. Polski sport spadochronowy staje dziś przed wielką próbą w swojej historii.

Aeroklub PRL ustalił ośmioosobowy skład reprezentacji spadochronowej, która będzie bronić barw polskich w Moskwie.

DRUŻYNA KOBIECA: 1. Antonina Chmielarczyk, Aeroklub Krakowski, 21 lat, 135 skoków; **2. Anna Franke,** Aeroklub Gliwicki, 23 lata, 113 skoków, **3. Maria Wojtkowska,** Aeroklub Warszawski, 20 lat, 131 skoków.

DRUŻYNA MĘSKA: 1. Mistrz Sportu **Jan Cierniak,** Aeroklub Krakowski, 24 lata, 282 skoki; **2. Roman Lewandowski,** Aeroklub Warszawski, 24 lata, 483 skoki; **3. Paweł Lipowczan,** Aeroklub Warszawski, 23 lata, 141 skoków; **4. Zdzisław Szwedziuk,** GWKS, 30 lat, 741 skoków; **5.** Mistrz Sportu **Józef Wójcik,** Aeroklub Warszawski, 25 lat. 477 skoków.

Ponadto w skład ekipy wchodzą: trener — Witold Tracz, pilot — Henryk Kuchniewski i kierownik techniczny — Tadeusz Litwiński.

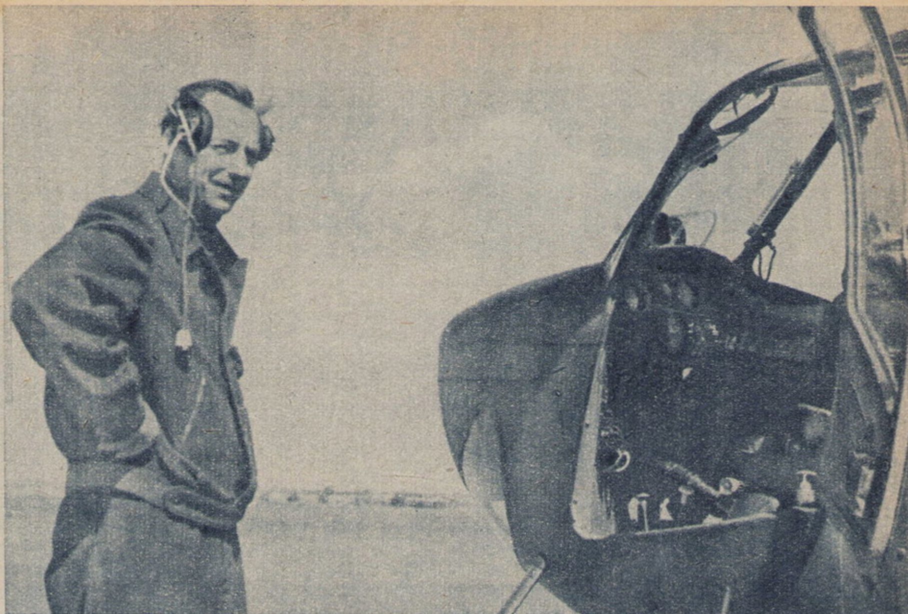
Na kierownika ekipy został wyznaczony wiceprezes Zarządu Wojewódzkiego LPŻ w Łodzi — Czesław Sztark, a na kapitana drużyny pracownik ZG LPŻ — Mieczysław Kamiński.

Naszym reprezentantom w imieniu redakcji i sympatyków sportu spadochronowego życzymy celnych lądowań.

(Mal)

Читателям „Skrzydlatej Polski" авиационный привет и пожелание успехов в учебе и практической работе
16.07.1956г. В.Виницкий

Czytelnikom „Skrzydlatej Polski" przesyłam lotnicze pozdrowienia i życzę sukcesów w nauce i pracy. 16.07.1956 r. W. Winicki



Wsiewołod Winicki — nauczyciel polskich pilotów, na jednym z naszych lotnisk.

Radziecki rekordzista świata w Polsce

W ciągu ostatnich kilku miesięcy radzieccy piloci ustanowili cały szereg międzynarodowych rekordów śmigłowcowych, o których w ostatnim czasie donosiliśmy naszym Czytelnikom. Jednym z nich był rekord wysokości lotu z obciążeniem użytecznym 1 000 kG, ustanowiony na śmigłowcu Mi-4 przez pilota Wsiewołoda Winickiego wynikiem 6 048 m.

Przypominamy o tym rekordzie dlatego, że oto nadarzyła się nam okazja poznania się z Wsiewołodem Winickim, z uwagi na jego pobyt w Polsce. „Grzechem" byłoby nie przedstawić radzieckiego rekordzisty Czytelnikom „Skrzydlatej", pragnącym niewątpliwie dowiedzieć się czegoś bliższego o rekordzie i jego autorze.

Namówić Wsiewołoda Winickiego na rozmowę o swoich wyczynach nie jest łatwo. Trudność polega na tym, że nasz rozmówca łączy w sobie imponującą proporcję między skromnością i pewnością siebie. Jego znajomość życia, bystry umysł i zawsze dobroduszny dowcip sprawiają, że każda pogawędka z nim płynie jak wartki potok. Gdy jednak tematem rozmowy stają się jego osobiste osiągnięcia w lotnictwie, tow. Winicki staje się milczący i pod żadnym pozorem nie daje się namówić na jakiekolwiek „wyznania".

Kilkakrotne spotkania z Wsiewołodem Winickim oraz opowiadania jego wiernego towarzysza i przyjaciela, doradcy technicznego Wiktora Okuszko, pozwoliły jednak „ujawnić" kilka szczegółów z życia rekordzisty, którymi dzielimy się niniejszym z naszymi Czytelnikami.

Wsiewołod Winicki urodził się w Omsku 41 lat temu. Mimo polskiego brzmienia nazwiska, nie płynie w jego żyłach ani kropla polskiej krwi. Lata od roku 1932. Zanim zaczął latać, był instruktorem modelarstwa lotniczego. Później skakał ze spadochronem i latał na szybowcach. Do chwili wybuchu II Wojny Światowej pracował jako instruktor szybowcowy. Wojna skierowała go w szeregi skrzydlatych obrońców ojczyzny. Zdobył wiele odznaczeń. Po wojnie zdemobilizowany lejtenant Winicki włączył się do pokojowej, twórczej pracy narodu radzieckiego jako pilot doświadczalny. Zagadnieniami śmigłowcowymi zajmuje się od roku 1950 i to nie tylko jako pilot ale również jako projektant.

Podczas swej pracy i służby w lotnictwie wylatał około 3 800 godzin, w tym na śmigłowcach blisko pół tysiąca. W tej gałęzi lotnictwa stanowi to dorobek bardzo wielki.

Wsiewołod Winicki jest pracownikiem Instytutu Badań w Locie, gdzie jako pilot doświadczalny I klasy kieruje próbami śmigłowców. Jest żonaty. Jego żona, były pilot, jest inwalidą wojennym. Mieszkają w Moskwie. Do oddalonego o 40 km od Moskwy Instytutu Wsiewołod Winicki dojeżdża codziennie własną „Pobiedą", którą również przyjechał do Polski, aby jako najlepszy pilot śmigłowcowy Związku Radzieckiego przeszkolić naszych pierwszych instruktorów i pilotów doświadczalnych na produkowanych u nas w kraju z licencji śmigłowcach Mi-1.

Podczas wykonywania czynności instruktora dał on się poznać naszym pilotom jako człowiek wyrozumiały i zarazem wymagający. Uczy on nie tylko latać, ale i jak to się u nas mówi — „pracować głową".

Tow. Winicki jest w lotnictwie zakochany „po uszy". Czyż trzeba na to lepszego dowodu niż fakt, iż korzystając z wydanego przez ZG LPŻ zezwolenia cały swój obecny czas wolny od pracy poświęca na latanie szybowcowe w aeroklubie? Tylko, że z tym lataniem są kłopoty. Chodzi o to, że tow. Winicki prowadzący codziennie od rana do godz 15-tej szkolenie pilotów śmigłowcowych, dysponuje wolnym czasem zwykle dopiero po południu. A wtedy... wszystkie (nieliczne zresztą) szybowce aeroklubu są już w powietrzu.

Z sytuacji tej dałoby się wybrnąć, gdyby Winickiemu wolno było wykorzystać „Muchę-100" pozostającą w hangarze jako depozyt ZG LPŻ. Wówczas może i marzenia jego o zdobyciu polskiej Srebrnej lub Złotej Odznaki Szybowcowej stałyby się realne: mógłby latać swobodnie w godzinach popołudniowych we wszystkie dni powszednie, a w niedzielę — cały dzień.

No dobrze, a cóż o rekordzie?

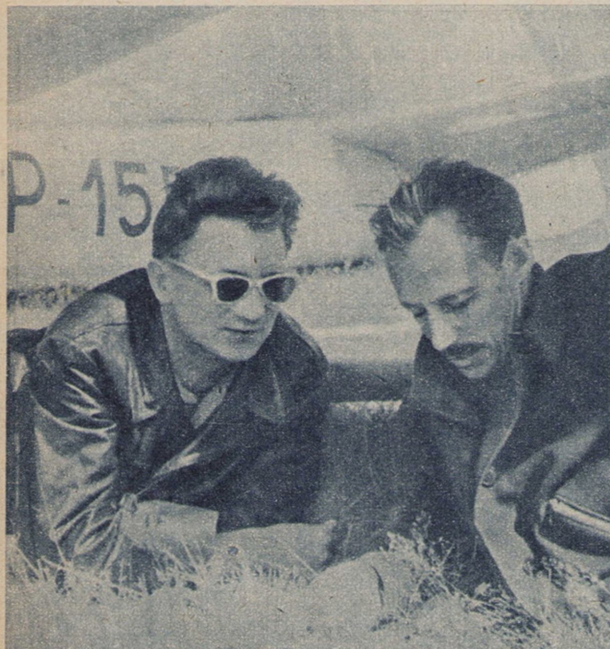
Jak mówi Wsiewołod Winicki — lot rekordowy odbył się na zwykłym seryjnym śmigłowcu Mi-4 bez żadnego dostosowywania. Nie pozostawił on — według dosłownego oświadczenia wykonawcy — „żadnych wrażeń, które zasługiwałyby na szczegółowe opisanie". Raz jeszcze skromność wybitnego pilota wzięła górę nad rozmownością. Nie pozostaje zatem nic innego jak przypomnieć tylko naszym Czytelnikom, że Mi-4 jest dużym jednosilnikowym, jednowirnikowym śmigłowcem stanowiącym obecnie podstawowe wyposażenie lotnictwa radzieckiego. Układem konstrukcyjnym zbliżony jest do śmigłowca S-55, opisanego w jednym z ostatnich numerów „Skrzydlatej Polski". Mi-4 zabierać może do komory ładunkowej samochód lub odpowiednią ilość ludzi czy towarów.

Skoro już mowa o rekordach, to warto tu wspomnieć, że Wsiewołod Winicki zachęca gorąco swych polskich uczniów-pilotów do atakowania w przyszłości śmigłowcowych rekordów międzynarodowych. Wierzymy, że wykorzystując doświadczenia radzieckich towarzyszy i uzyskane od nich kwalifikacje pilotażowe, dokonają oni takiego ataku nie jeden raz.

Wsiewołod Winicki, lotnik z krwi i kości, stąpa jednak i po ziemi, interesuje się bardzo żywo codziennym życiem pilotów polskich i problemami nurtującymi nasz kraj. Trafne spostrzeżenia i uwagi świadczą o wielkiej życzliwości i sympatii z jaką odnosi się on do naszej Ludowej Ojczyzny.

(KW)

Z lewej: Wsiewołod Winicki (z prawej) na polskim lotnisku klubowym w pogawędce z pil. Ryszardem Kosiołem, swym uczniem. Niżej: Wsiewołod Winicki przed startem do rekordowego lotu na śmigłowcu Mi-4. Foto: SP — W







Diamentowy DZIEŃ

DZIEŃ 9 czerwca w Aeroklubie Warszawskim wcale nie zapowiadał się nadzwyczajnie. Rano jak zwykle toczyły się dyskusje przy mapie, które można sprowadzić do kilku zdań: wiatr za silny na docel — powrót czy trójkąt, a kierownictwo po ostatnich doświadczeniach ściągania szybowców z docelu 300 nie będzie miało ochoty na ponowną próbę. Tymczasem... wbrew naszym przewidywaniom zdecydowano się na przelot docelowy do odległych od Warszawy o 310 km Szamotuł.

Komunikat meteorologiczny nie był pocieszający: piękne warunki panujące na trasie przecina w okolicach Konina front zokludowany. Mimo to jednak rozkładamy start. Obserwacja krążenia pierwszych dwóch „Much" potwierdza, że warunki są nieprzeciętne. Następny komunikat ze stacji meteo mówi, że front cofnął się (jest to podobno teoretycznie niemożliwe, ale byliśmy wprowadzeni w prawdziwy zachwyt z tego powodu).

Zaczynają się więc gorączkowe przygotowania. Wykreślam trasę, chociaż na Szamotuły patrzę z niedowierzaniem. Przelecenie tylu kilometrów, biorąc pod uwagę, że zbliża się godz. 12 — wydaje mi się zupełnie nierealne. Pogrążona w myślach docieram do startu, tam bierze mnie w obroty instr. Gadomska. Sprawdza mapę i radzi jak najlepiej będzie wykorzystać dzisiejsze warunki. Przypomina wreszcie, że wiatr jest silny i jeśli nie będę mu przeszkadzać ani zbyt się śpieszyć, to powinnam dolecieć „metodą balonową". Takie słowa podnoszą na duchu, mimo że traktuję je raczej jako dowcip. Jeszcze jeden powód do zadowolenia to fakt, że moją „Muchę-100" holuje jedna z najlepszych naszych szybowniczek — Pela Majewska.

Nad wsią Las wskazówka wariometru leniwie wznosi się, pokazując najpierw 1 m/sek wznoszenia, potem 2, 3, 4, 5... Mam wielką ochotę odczepić się, ale pamiętając o silnym wietrze powstrzymuję się. Dopiero na wysokości 450 m zaczynam samodzielny lot, w regularnym 3 m/sek wznoszeniu.

Na 1 200 m gubię komin. Wiatr uparcie znosi mnie w zakazane rejony miasta stołecznego. Wracam więc nad lotnisko, kierując się pod „Jaskółkę", w której — jak domyślam się — „urzęduje" Tadek Brzyski. Zespołowo dokręcamy się do pułapu. Jest godzina 13.20 — zupełnie niepotrzebnie zmarnowałam tyle czasu. Chwilę waham się czy odejść na trasę, ale zwycięża myśl, że właściwie każdy przeleciany kilometr jest cennym doświadczeniem. Sprawdzam kurs na busoli i po kilku minutach zostawiam Warszawę poza sobą.

Spotykane dotąd noszenia upewniają mnie, że prędkość 110 km/h będzie najodpowiedniejsza. Mijam kilka pięknie rozbudowanych cumulusów, zmniejszając pod nimi prędkość. Wysokościomierz wskazuje 1 000 m, kiedy decyduję się nie krążyć w 1,5 m/sek wznoszeniach. Chcę jak najszybciej dostać się pod szlak, który ciągnie się wzdłuż Wisły. Wydaje mi się, że to „drobne" zboczenie z trasy będzie korzystne.

Tymczasem wysokość maleje bardzo szybko. W 6 m/sek duszeniach spadam do 500, 400, 300 m... aż strach patrzeć na wysokościomierz. Rozglądam się uważnie dookoła. Wysoko pod szlakiem widzę wykręcającą się „Jaskółkę". Jest ona dla mnie nieosiągalna. Nie mogę pozwolić sobie na skok w głąb Puszczy Kampinoskiej. Zdenerwowana możliwością przedwczesnego lądowania, postanawiam raczej zbliżyć się do jej krańca. Teren, nad którym się znajduję, bynajmniej nie zachęca do siadania. W pobliżu żadnych ludzkich osiedli, a łączka...

Przestaję snuć rozważania, bo o-to czuję, że szybowiec zawisł, jakby na twardszej powietrznej poduszce. I rzeczywiście — mam 1 m/sek wznoszenia. Wkładam więc „Muchę" w głębokie krążenie. Po chwili wskazówka wariometru wskazuje już 2 m/sek, a na 700 m usadawiam się wygodnie w 3 m/sek kominie, który wyrzuca mnie pod pięknym szlakiem. Żałuję, że „Mucha" jest niedopuszczona do lotu w chmurach. Noszenia są bardzo spokojne, a chmury wyglądają dziwnie kusząco.

Od Płocka rzucam gościnny szlak i wracam na trasę. Wykręcam się więc do pułapu, który wynosi 2100 m. Przy okazji mogę porównać zalety „Muchy" z zaletami „Jaskółki", która na przeskoku ginie mi z oczu, zostawiając mnie grubo niżej, mimo, że rozpoczęliśmy lot prosty z jednakowej wysokości. Potem — skok od chmurki do chmurki. Doświadczenie znad Puszczy Kampinoskiej nauczyło mnie ostrożności. Postanawiam nie spadać poniżej 700 m, co zresztą całkiem mi się udaje, bez specjalnej straty czasu. Dziwię się, że nawigacja nie sprawia mi trudności. Cały czas orientuję się doskonale w położeniu szybowca względem ziemi. Zaczyna się piękna okolica, pełna jezior i lasów. Ponieważ jestem tu pierwszy raz, przyglądam się jej uważnie, wykręcając pod cumulusem wysokość. Tymczasem noszenie maleje do 1 m/sek — nie opłaca mi się szukać czegoś lepszego, tym bardziej, że posiadam zapas wysokości — 1 950 m.

Okazało się, że słusznie wątpiłam w trafność oceny swego oka. Do następnego „bambusa" dojeżdżam bowiem na 750 m. Po drodze minęłam Gniezno. Widzę, że na północny - zachód od Poznania rozlewa się „kit". Nie jestem pewna czy to cofnięty front, czy po prostu rozmyta burza. Niemniej decyduję się na odskok od trasy i zbliżam się do Poznania, aby w jego sąsiedztwie pod pięknie rozbudowanym cumulonimbusem wykręcić ostatnie przewyższenie.

Zbliżając się do 1 500 m myślę z radością, że powinnam chyba minąć zaczarowany krąg 300-setki. Po kilku minutach wchodzę pod „kit", który wita mnie nieprzyjemnymi podmuchami i deszczem. Woda zalewa limuzynę tak, że z trudem dostrzegam miasteczko zasnute deszczową mgłą. Z wysokości 500 m i przy złej widoczności trudno odróżnić czy to Szamotuły czy pobliskie Oborniki. Nawet nie mam czasu się zastanawiać, bo trzeba obrać lądowisko i zorientować się w kierunku wiatru. Decyduję się na rozległe pola jakiegoś PGR.

Wkrótce zakręt — hamulce, już ląduję. Powoli rozpinam pasy siedzenia i spadochronu. Jest 16.20. Tymczasem grupa pracujących w pobliżu robotników przerywa moje poprzelotowe rozmyślania. Muszę natychmiast odpowiedzieć, dlaczego tu usiadłam, gdzie mam silnik, czemu nie wylądowałam na lesie itd., itd. Pytam o telefon i milicję. Chwila zastanowienia i jakaś szczupła kobieta radzi mi iść do Szamotuł. — To niedaleko — pokazuję ręką — kilka minut drogi. Więc jednak Szamotuły! Zupełnie nie mam odwagi cieszyć się, to co się stało wydaje mi się bajką albo pięknym snem. Rozglądam się dość nieprzytomnie dookoła, ale budzi mnie poczucie obowiązku tudzież znajomość OIWL. Trzeba jak najszybciej zabezpieczyć szybowiec i zadzwonić do aeroklubu. Dzięki pomocy nadzwyczaj uprzejmych gospodarzy podciągamy traktorem szybowiec pod zabudowania PGR-u. Wreszcie, kiedy jest zabezpieczony i okryty plandekami, idę do telefonu. Jak zwykle są kłopoty z dogadaniem się. Wartownik na lotnisku twierdzi, że już nikogo nie ma (16.50). Zdenerwowana łączę się z pogotowiem lotniczym i korzystając z uprzejmości jednego z pracowników, tłumaczę co się ze mną dzieje.

No, nareszcie mogę odetchnąć z ulgą. Biegnę umówić się co do pilnowania szybowca w nocy. Nie zdążyłam otworzyć ust, kiedy przyjeżdża traktor. Dzwoni Warszawa. Ładuję się na siodełko i po kawalersku zajeżdżamy przed domek administracji, gdzie znajduje się telefon. Okazuje się, że dzwoni kierownik wyszkolenia Dudzik. Troskliwie wypytuje o mnie i szybowiec i informuje, że z drugiej strony Szamotuł siedzi reszta towarzystwa poza Bodziem Wodzyńskim, który dobrnął w okolice Szczecina.

Szaleję z radości. To wielki sukces dla naszego klubu — 4 diamenty i przypuszczalnie dwa nowe wyczyny homologowane. Mimo deszczu świat wydaje mi się nad podziw piękny. Kładę słuchawkę. Nie zdążyłam podnieść się z krzesełka, gdy znów telefon — dzwoni milicjant z miejscowej komendy MO. Nadzwyczaj uprzejmie informuje mnie o miejscu lądowania pozostałych szybowców oraz troskliwie wypytuje jak urządziłam się z noclegiem i kolacją. Upewniwszy się, że nic mi nie brakuje, proponuje udanie się na zabawę milicyjną, gdzie na pewno spotkam kolegów. Jestem wzruszona gościnnością, z jaką spotkałam się w PGR i troskliwością zupełnie nieznanego mi człowieka. Takie fakty są bardzo budujące.

Wieczorem, układając się wygodnie w czystej pościeli, najedzona, robię „rachunek sumienia" i stwierdzam, że przeżyłam najpiękniejszy dzień w moim życiu.

ZOFIA WIDORT

Autorka artykułu i... diamentu (u góry). Poniżej — Pelagia Majewska (pierwsza z prawej) tym razem w roli instruktora. Ona właśnie wyholowała szybowiec Zofii Widort do przelotu diamentowego. Foto: Koszewski (2)



Balonem PRZEZ KONTYNENTY

Napisał: ZBIGNIEW BURZYŃSKI (4) Ilustrował: Janusz Grabiański

Około godziny dziesiątej znaleźliśmy się nad brzegiem jeziora. Było to właśnie jezioro, nad którym przelatywaliśmy krótko przed lądowaniem. Przy brzegu w krzakach znajdowała się obrócona dnem do góry łódź z dwoma wiosłami. W pobliżu leżały mocno zardzewiałe, puste puszki od konserw i opróżnione flaszki. Na niewielkiej polance, w trawie, leżał wspaniały róg łosia, nadgryziony zębem czasu. Nieco dalej odkryliśmy na pół pogrążone w ziemi ruiny drewnianego domostwa. Stan ich przemawiał za tym, że niszczały już chyba z 10 lat. Łódź natomiast była doskonale zachowana. Spuściwszy ją na wodę opłynęliśmy wokoło jezioro, szukając innego wyjścia lądem lub wodą, lecz bezskutecznie. Wróciliśmy więc na naszą ścieżkę i skierowaliśmy się w przeciwną stronę niż poprzednio.

Około siedemnastej ścieżka znikła w gąszczu. Rozwiała się wstążka cywilizacji w niedostępnym borze. Przy zapadającym zmroku dotarliśmy do górskiego potoku, który szumiał rwącym nurtem wśród kamieni. W pobliżu trawa była wydeptana, do wody prowadziły ślady. W przybrzeżnym mule rozpoznaliśmy wyraźne, świeże tropy dużego psa. Popatrzyliśmy na siebie w milczeniu. Każdy z nas rozumiał, że nie domowy pies pił tu wodę dzisiejszego ranka...

W miejscu tym z potokiem łączył się strumyk, tworząc półwysep porośnięty trawą. Obok gąszcze przybrzeżne stały zwartą ścianą. Zapadała noc, więc postanowiliśmy rozpalić tu ognisko i zanocować.

Wypoczynek u wodopoju wilków, przeświadczenie o przegranej w zawodach i zmęczenie wytworzyły w nas ponury nastrój. Zjedliśmy po pomarańczy i przysnęliśmy się do ognia. Co godzinę — zmiana wachty.

Nagle wśród ciszy nocnej usłyszeliśmy wyraźny, tercjowy gwizd parowozu. Unieśliśmy się na legowiskach. Źródło głosu było na zachodzie. Zegarki wskazywały pierwszą po północy. Długo jeszcze nasłuchiwaliśmy, lecz nic prócz odgłosów lasu nie mąciło ciszy nocnej.

Czuwanie przy ognisku naprężało nerwy. Każdy szmer i poruszenie gałęzi musiało mieć swoją przyczynę, inną niż wiatr, gdyż była cisza bezwietrzna. Wiedziałem, że na północy Stanów Zjednoczonych znajdują się również kobry i grzechotniki.

6 września rano poszliśmy dalej podpierając się kijami. Niosłem trzy pomarańcze i pudełko rodzynek. „Tornister" aprowizacyjny nie był ciężki. Posuwaliśmy się prawym brzegiem potoku, w terenie uciążliwym, po stoku porośniętym wybujałą trawą. Rosa poranna moczyła nas do pasa. Muchy i komary kąsały niemiłosiernie. Słońce grzało coraz bardziej. Natykaliśmy się często na legowiska dzikich zwierząt — były to wydeptane w trawie miejsca o powierzchni około jednego metra kwadratowego, od których prowadziła ścieżka do wody. Często, lecz nie zawsze od legowiska prowadziła druga ścieżka, biegnąca wzdłuż brzegu lub też z głębi lasu, prostopadle od koryta potoku. Gdy natrafiliśmy na taką ścieżkę po raz pierwszy, sądziliśmy, że jesteśmy na śladzie ludzkim i dopiero później legowiska wskazały nam ich charakter. Gdy kierunek odpowiadał, korzystaliśmy z tych ścieżek, idąc jednak z ostrożnością, by nie natknąć się na śpiącego mieszkańca lasu. Szum potoku tłumiący odgłos naszych kroków i wiatr od strony zwierza mogły nas przed nim maskować. I rzeczywiście, raz coś ruszyło się w gąszczu trawy parę kroków przed nami i zniknęło w kierunku lasu. Wydawało się nam, że był to wilk, sądząc po grzbiecie przez mgnienie oka.

Około godziny 11 znaleźliśmy odpowiednie miejsce na obozowisko, więc zatrzymaliśmy się na wypoczynek. Odczuwałem znaczne zmęczenie. Trzykrotny pomiar mego pulsu dał wynik: 98, 98, 102. Byłem zdziwiony, spodziewałem się raczej tętna obniżonego. Nie czułem żadnych objawów zaziębienia, paliła mnie jedynie skóra na piersiach. Tam przecież komary nie docierają — pomyślałem i rozpiąłem koszulę. Piersi miałem pokryte czerwonymi plamami. Sądziłem, że jestem chory.

Hynek rozpalił ogień w obronie przed muchami i urządził mi legowisko chroniące od słońca. Zażyłem proszek aspiryny i położyłem się spać. Obudziłem się o godzinie 15 ze znacznie lepszym samopoczuciem, puls miałem 68—70. Uważałem to za normalne. Hynek również spał trochę. Jak mi powiedział i on miał również puls dochodzący do 100. Musiał to być zatem skutek podniecenia nerwowego, które minęło po przespaniu się, równocześnie jednak wydało mi się to wskaźnikiem wyczerpania organizmów.

Przyszło mi na myśl, że wobec stanu naszych sił byłoby może racjonalniej resztkę ich zachować na zebranie opału i rozpalenie wielkiego ogniska, które by dało znać o nas słupem dymu, niż upaść ze zmęczenia gdzieś w gąszczu, gdzie znalazłby nas tylko wilk. Hynek jednak sprzeciwił się temu, ruszyliśmy zatem dalej w dół potoku.

Wlekliśmy się raczej niż szliśmy, aż do godziny 18. Na niewielkiej polanie rozpaliliśmy znowu ognisko układając się do snu na zmianę. Ostatnią pomarańczę zostawiliśmy na dzień następny, kontentując się garścią drobnych malin znalezionych po drodze.

O 1 w nocy znów gwizd parowozu! Znów dreszcz nadziei. Zdawało się, że dźwięk dochodzi z odległości nie większej od 3 do 5 kilometrów, lecz z kierunku nieco innego niż poprzedniej nocy. Zdawaliśmy sobie jednocześnie sprawę, że jesteśmy w wąwozie górskim.

Rano 7 września, idąc rozległą polaną, porośniętą obficie krzakami czarnych jagód, doszliśmy do brzegu dużego jeziora. Nie zastaliśmy jednak żadnego śladu cywilizacji. Orientując się według kierunku, z którego w nocy dochodził gwizd parowozu, należało okrążyć jezioro od południa i posuwać się w tamtą stronę. Zaczęliśmy wspinać się na stromą górę, gęsto porosłą, pełną rozpadlin i obalonych pni; między pniami — ekstrementy niedźwiedzie. O godzinie 13 na szczycie góry zjedliśmy naszą rezerwę, po dwadzieścia rodzynek i zapaliliśmy ostatniego papierosa. Nastrój jednak nie był najgorszy, gdyż o godzinie 13.30 usłyszeliśmy znów gwizd parowozu. Oceniliśmy, że pochodzi on na pewno z odległości nie większej niż 3 kilometry. Za następną górą spodziewaliśmy się znaleźć linię kolejową. Na szczęście pogoda dopisywała. Zeszliśmy w dolinę i przebyszy potok pięliśmy się znowu w góry. W pewnej chwili spostrzegliśmy stadko ptaków złożone z pięciu sztuk, pasących się spokojnie na ziemi w odległości piętnastu metrów od nas. Były zbliżone opierzeniem do kuropatw, a budową do pantarek. Nie zwracały na nas żadnej uwagi, można było przypuścić, że to jakiś rodzaj kur domowych i że wobec tego gdzieś w pobliżu znajduje się domostwo. Podszedłem do nich na odległość sześciu kroków z wyciągniętą zapraszająco ręką i wymawiałem przyjaźnie: cip, cip, cip...

Na dźwięk tych serdecznych słów ptaki pokazały swe równo kurtyzowane ogony i w pięknych ewolucjach powietrznych zniknęły za gąszczem.

Nie jestem zbyt wytrawnym ornitologiem, zresztą w danej chwili nie przywiązywałem wielkiej wagi do nazwy ptaków, gdyż byłem zły, że nie były to kury. Hynek rzucił przez zęby:

— Pardwy! — i zdaje się trafił w nazwę ich gatunku.

Zresztą, gdyby to nawet były kury i dały się złapać, mimo głodu puścilibyśmy je na pewno na wolność, gdyż nie mielibyśmy sumienia preparować ich kozikiem. Chęć złapania była tylko odruchem pozbawionym zastanowienia.

Takie same ptaki, ślady dużych racic, które braliśmy za ślady jeleni, jak i świeże ekstrementy spotykaliśmy teraz często. Przeszliśmy jeden grzbiet, a potem drugi — a linii kolejowej nie było! Zapadający zmrok zastał nas w dolinie nad bagnistym strumykiem. Nerwy były przytępione, mięśnie wciągnęły się do marszu tak, że nasz stan fizyczny w danych warunkach można było określić jako zadowalający. Nie odczuwaliśmy innych dolegliwości prócz opuchlizny od ukąszeń komarów, skaleczeń na kostkach nóg i na rękach oraz ogólnego osłabienia. Noce wskutek niskiej temperatury były przykre, z jednej strony ognisko tak przygrzewało, że poprzepalaliśmy ubrania, a jednocześnie z drugiej skóra cierpła od dotkliwego zimna. Nigdy nie można było zdrzemnąć się dłużej niż godzinę.

Na kolację wypiliśmy po kilka łyków wody. Po tym „zabiegu" gastronomicznym Hynek odezwał się:

— No, ale chyba jutro za tą górą znajdziemy linię kolejową. Do dziesiątej, najdalej do południa.

Zgodziłem się z jego zdaniem bardzo chętnie.

W nocy usłyszeliśmy gwizd parowozu, ale dochodził ze znacznie większej odległości, niż poprzednio. Kompas pokazał również odmienny kierunek źródła głosu. Byliśmy zdezorientowani i animusz nasz zmalał.

Nazajutrz, 8 września napiwszy się na śniadanie wody ruszyliśmy dalej, kierując się według złudnego gwizdka. Co pół godziny musieliśmy odpoczywać. Droga prowadziła ze wzgórza na wzgórze, z grzbietu na grzbiet, w terenie bardzo trudnym. Marsz wzdłuż dolin potoków, które przebywaliśmy w bród, był niemożliwy ze względu na ich zupełną dzikość i niedostępność. Gdzieniegdzie spotykaliśmy krzaki na poły zwiędłych malin. Sezon ich już minął. W południe — godzinny wypoczynek. Później znów marsz na przełaj. Około godziny 15 niebo zaciągnęło się chmurami i zaczął padać obfity deszcz. Wkrótce byliśmy przemoczeni. Wieczorem usłyszeliśmy gwizdek gdzieś bardzo daleko.



Nastrój stał się niewesoły. Najwidoczniej myliło nas echo górskie, albo kompas był zepsuty, albo działały na niego rudy pozienne lub wreszcie parowóz gwizdał w różnych miejscach linii kolejowej, wijącej się wśród gór. Wszystko było możliwe. Nie wiedzieliśmy nic pewnego i nie powinniśmy się zbytnio dziwić, gdybyśmy doszli do miejsca opuszczonego przez nas na dzień lub dwa przedtem.

Deszcz padał ciągle. Na szczęście, zużywając ostatnie zapałki i opakowania od papierosów, udało się nam rozpalić ognisko. Musieliśmy jednak ciągle w nie dmuchać, gdyż woda deszczowa tłumiła ogień. Słyszeliśmy często chrzęst gałęzi łamanych pod stopami czworonogów.

Miejsce naszego obozowania było odsłonięte, drzewa rosły stosunkowo rzadko. Jodły, świerki i buki posiadały gałęzie zbyt cienkie i zbyt wysoko położone, by się na nich usadowić. Tej nocy nie spaliśmy wcale.

Ze świtem dziewiątego września niebo rozpogodziło się. Zebraliśmy nasze worki i kije i poszliśmy z determinacją dalej. Po półgodzinnym marszu doszliśmy do potoku. Jego lewy brzeg był niedostępny, przeszliśmy więc wbród, nie siląc się nawet na zdejmowanie dopiero co podsuszonych trzewików.

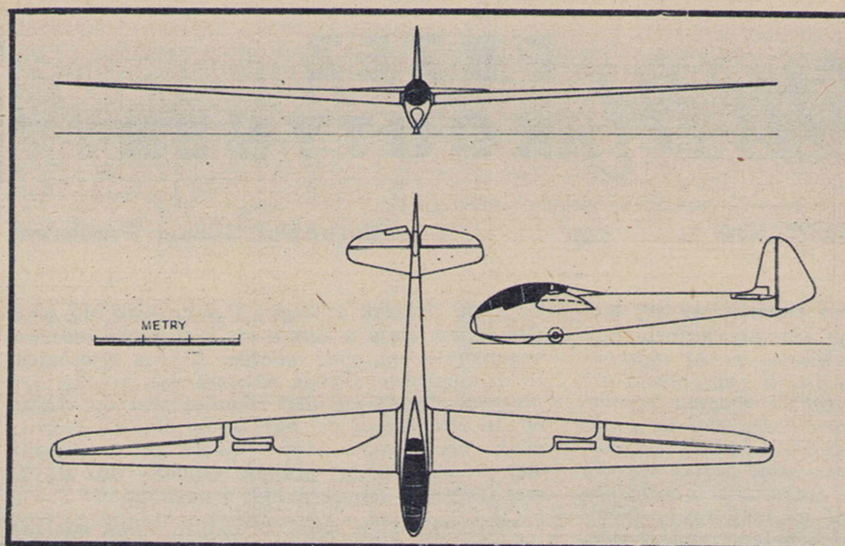
(cdn)

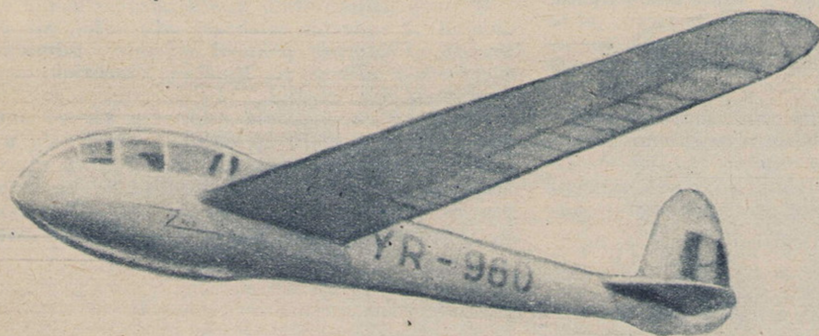


Rg. 5 „Pescarus" — nowy rumuński szybowiec wyczynowy

W 1954 zespół konstruktorów rumuńskich opracował projekt jednomiejscowego szybowca wyczynowego Rg. 5 będącego odpowiednikiem „Sohaja" i „Olimpii".

Prototyp został oblatany w 1955 r. (równolegle z porównywanym „Sohajem") przez inżynierów E. Iliescu i F. Mircea i w tymże roku rozpoczęto produkcję seryjną Rg. 5. Przebieg dotychczasowego użytkowania nowego szybowca wykazał szereg tak istotnych zalet, że należy się liczyć z możliwością wprowadzenia Rg. 5 „Pescarus" jako standartowego szybowca wyczynowego w Rumunii. **(W)**





DANE TECHNICZNE:

Wymiary:

Rozpiętość	—	15,20 m
Długość	—	7,20 m
Wysokość	—	2,15 m
Powierzchnia nośna	—	15,40 m²

Ciężary

Ciężar własny	—	200 kG
Ciężar użyteczny	—	100 kG
Ciężar w locie	—	300 kG
Obciążenie powierzchni	—	19,5 kG/m²

Osiągi:

Doskonałość	—	27
przy prędkości	—	76 km/h
Min. prędkość opadania	—	0,7 m/sek
Prędkość max.	—	250 km/h
Max. prędkość holowania za samolotem	—	120 km/h

ZSRR OFERUJE Tu-104 NA EKSPORT

JAK podaje prasa zagraniczna, na międzynarodowym pokazie lotniczym w Zurychu, w którym wziął udział radziecki Tu-104, został wydany specjalny prospekt celem zorientowania publiczności i fachowców co do własności konstrukcyjnych i osiągów tego samolotu. Pilot A. K. Starikow oświadczył między innymi, że Tu-104 wkrótce będzie produkowany na eksport.

Związek Radziecki dysponuje w chwili obecnej 50 samolotami tego typu. Z chwilą wyprodukowania dalszych 50 sztuk, następna seria przeznaczona będzie na eksport. (p)

Silopren — nowy sztuczny kauczuk

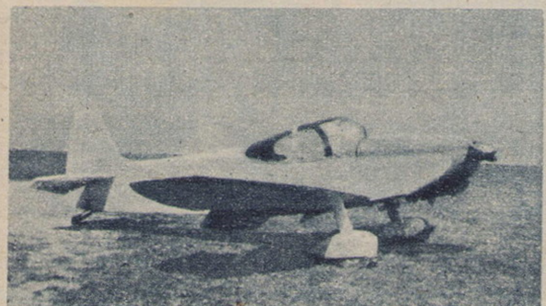
SILOPREN jest nowym rodzajem kauczuku opartym na bazie silikonu. Cechą siloprenu jest niezwykła odporność na wysokie i niskie temperatury, oraz dobre właściwości elektryczne. Elementy wykonane z siloprenu nawet w temperaturze (—50) stopni C zachowują swoją elastyczność. Trwałość ta wynikająca z właściwości molekularnych materiału pozwala wykonywać z niego elementy, które jednocześnie odporne są na działanie niskich i wysokich temperatur.

Części wykonane z siloprenu odporne są także na działanie olei mineralnych, tłuszczów zwierzęcych i roślinnych, alkoholi itp. Niektóre rozpuszczalniki (np .benzyna, benzol, toluol) powodują pęcznienie siloprenu. Silopren nie jest odporny na długotrwałe działanie pary wodnej oraz na skoncentrowane związki kwasowe i alkaliczne.

Silopreny zastosowane w elektro- i radiotechnice odznaczają się dobrymi własnościami, niezależnymi od częstotliwości i temperatury. Silopren nadaje się doskonale jako uszczelnienie wałów i zaworów. (p)

Najnowszy francuski samolot turystyczny

PIEL CP-301 „Emeraude" — takie oznaczenie nosi prototyp nowego dwumiejscowego samolotu turystycznego. Samolot wyposażony w silnik Continental C-90-14F o mocy 90 KM rozwinął podczas lotów próbnych, dokonywanych przez pilota Soule, prędkość przelotową 202 km/h.



KOŁO AERODYNAMIKÓW MATI

Korespondencja własna z Moskwy

Zamieszczony w „SP" 14/56 artykuł o radzieckich badaniach profili modelarskich zainteresował wielu z naszych czytelników.

W związku z tym poprosiliśmy autora artykułu, starostę koła aerodynamików **L. Biełorussowa** o kilka informacji na temat prac modelarskich studentów MATI, które podajemy poniżej.

Koło aerodynamików Moskiewskiego Instytutu Technologii Lotniczej działa już ponad 5 lat. Obecnie w jego pracach bierze udział 15 studentów rekrutujących się przede wszystkim z wydziału płatowcowego.

Tematyka prac koła obejmuje trzy zagadnienia:

1) Aerodynamika modeli latających.

2) Rozkład wirów wzdłuż płatów skośnych i trójkątnych,

3) Sterowanie warstwy granicznej płata.

Koło studentów, pozostające pod kierownictwem docenta kandydata nauk technicznych N. Fabrikanta, organizuje co dwa tygodnie odczyty o nowych osiągnięciach aerodynamiki i techniki lotniczej.

Obecnie rozwija się koło modelarzy, które już w tym roku brało po raz pierwszy udział w międzyuczelnianych (wyższe uczelnie lotnicze) zawodach modeli latających zajmując siódme miejsce. W zawodach tych zwyciężyli studenci-modelarze Charkowskiego Instytutu Lotniczego (CHAJ) przed modelarzami Moskiewskiego Instytutu Lotniczego (MAI). W.

Eliminacje szybowników USA

Eliminacje 18 kandydatów na reprezentantów USA w szybowcowych mistrzostwach świata we Francji odbyły się drogą... głosowania. Głosowali sami piloci. Każdy nich sporządził listę nazwisk, które — jego zdaniem — najbardziej zasługują na uwzględnienie (pomijając oczywiście samego siebie). Najwięcej głosów otrzymali: Bikle, Mac Cready, Ivans, Johnson i Trager.

SPADOCHRONIARSTWO ZA GRANICĄ

FRANCJA: Podczas plenarnego zebrania Narodowej Federacji Spadochronowej (FNPF) został wybrany nowy prezes — płk. Geille. Jego poprzednik, płk. Duprier, był zmuszony do zaniechania swej pracy, bowiem przestał się cieszyć autorytetem. Płk. Geille, który odtąd będzie przewodniczył FNPF, uzyskał jednomyślny wybór w głosowaniu. Jest on popularny i szanowany przez wszystkich spadochroniarzy, zarówno starych jak i młodych. Wybór ten wywołał wzruszającą manifestację, w czasie której zebrani wywoływali długo jego nazwisko. Tak więc FNPF znalazła się teraz w rękach człowieka oddanego całkowicie szlachetnej sprawie sportu spadochronowego. Jak się dowiadujemy, ostatnio płk. Geille poświęcił większą część swoich wysiłków przygotowaniu „Dnia Spadochroniarza".

WIELKA BRYTANIA: Opatentowany został tutaj (14.III.1956, Nr 746593) ciekawy projekt spadochronu. Otóż pewna ilość małych spadochroników zawieszonych wzdłuż linki nośnej otwiera się stopniowo w celu złagodzenia wstrząsu podczas otwarcia czaszy przy skokach z dużych wysokości. Linki mogą być wykonane z materiału rozciągliwego.

USA: W numerze 28 podaliśmy wiadomość o przygotowaniach do skoków z wysokości 27 000 m. Obecnie otrzymaliśmy kilka nowych szczegółów. W ramach przeprowadzonych badań nad sposobami ratowania załóg lecących na wielkich wysokościach, planuje się już skok z 30 000 m. Ma on być wykonany z gondoli balonu stratosferycznego. Skoczek wyposażony będzie w skafander ciśnieniowy. Ze względu na małą gęstość powietrza na wysokości 30 000 m prędkość spadania skoczka wynosić będzie początkowo 225 m/sek (810 km/h!). Potem, na wysokości 5 000 m, dojdzie do 70 m/sek. Przy tej okazji warto przypomnieć, że aktualny rekord świata ustanowiony przed 1939 rokiem na balonie stratosferycznym wynosi 22 066 m. Skoczek Henry Nielsen, który ma na swoim koncie skoki z wysokości rzędu 14 000 m. może w tym przypadku ustanowić dwa rekordy — spadochronowy i absolutny światowy wysokości.

ZSRR: W Odessie 15 skoczków spadochronowych po odpowiednim przygotowaniu wykonało skok do Morza Czarnego z wysokości 800 m. Pierwszy skakał uczeń Technikum Drogowego Igor Tkaczenko. Ładnie wykonali skok młodzi spadochroniarze Aeroklubu Odesskiego: Walentyna Drozdowa, Ada Sizonienko, Wadim Borelski i Siemion Leżawa. Ponadto Mistrz Sportu ZSRR Jewgienij Trofimow skoczył z wysokości 1 600 m, otwierając spadochron na 900 metrach. Skoki wykonano z samolotu Li-2.

● W Centralnym Parku Kultury i Odpoczynku w Kiszyniewie uruchomiono wieżę spadochronową. W pierwszych dniach wykonało z niej skoki około 90 osób.

● W pierwszej połowie lipca br. na moskiewskich lotniskach rozpoczęły się Spadochronowe Mistrzostwa Stolicy ZSRR. Między innymi skoczkowie I Aeroklubu Moskwy: Jewgienij Podgoryski, Aleksander Kriukow, Mikołaj Danilczenko, Aleksander Piatakow i Leonid Łucki wykonali nocny skok z samolotu „An-2" z wysokości 1 000 m, lądując w odległości 10,83 m od środka krzyża.

● Studentka Instytutu Lotniczego w Moskwie — Róża Bajkowa wykonała nocny skok z wysokości 600 m na celność lądowania, bijąc dotychczasowy rekord Zoji Żarinowej wynikiem 33 m od środka koła. Jak wiadomo spadochroniarka Aeroklubu Warszawskiego Romana Skatulska dnia 15 czerwca ustanowiła jeszcze lepszy wynik, bo 25,51 m (aktualny rekord świata Żarinowej — 40,78 m).

JUGOSŁAWIA: Biuletynem z dnia 11 czerwca biuro FAI podała wiadomość o zatwierdzeniu nowego rekordu spadochronowego w konkurencji skoków na celność lądowania z wysokości 600 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Rekordzistą jest spadochroniarz jugosłowiański — Petar Madjarevic, który dnia 17 maja br. na lotnisku Vrsac uzyskał doskonały wynik 1,10 m od środka koła. Wyczynem tym Madjarevic pobił dotychczasowy rekord polskiego skoczka Jerzego Kubaczewskiego, wyrażający się średnią odległością 1,66 m.

Jednocześnie zaawizowane zostało osiągnięcie przez innego skoczka jugosłowiańskiego równie rewelacyjnego wyniku w konkurencji skoków precyzyjnych z wysokości 1 000 m, z natychmiastowym otwarciem spadochronu. Mianowicie dnia 15 czerwca br. na lotnisku Ruma skoczek Danilo Damnjanovic uzyskał jako średnią dwóch skoków w tej konkurencji odległość 1,29 m. Wyczyn ten zgłoszony został przez Aeroklub Jugosławii do FAI, celem zatwierdzenia jako rekordu światowego w klasie G-I-d. Po zatwierdzeniu wynik Damnjanovica wejdzie do tabeli na miejsce dotychczasowego rekordu radzieckiego skoczka Wiktora Rakowa, który wynosi 5,7 m odległości od środka koła.

Te dwa wspaniałe osiągnięcia stawiają w jak najlepszym świetle jugosłowiański wyczyn spadochronowy i pozwalają przypuszczać, że podczas zbliżających się Spadochronowych Mistrzostw Świata w Moskwie skoczkowie jugosłowiańscy będą bardzo poważnymi partnerami w czołówce zawodów.

Warto zauważyć, że dotychczas wynik Jerzego Kubaczewskiego był w tabeli rekordów międzynarodowych jedyną pozycją, w której wartość rekordu wyrażała się odległością poniżej dwóch metrów od celu lądowania i wydawało się, że wynik ten nie zostanie prędko pobity. Ostatnie osiągnięcia skoczków jugosłowiańskich zdają się wskazywać na to, że w niedługim chyba czasie w tabeli pojawią się wyniki, w których celność lądowania zejdzie poniżej jednego metra odległości od środka koła.

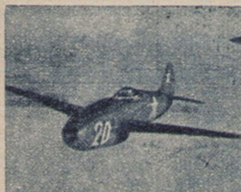
TUSZYNO 1956

Pokazy tegorocznego „Dnia Lotnictwa ZSRR", jakie zgromadziły 24 czerwca na lotnisku w Tuszyno ponad 200 000 widzów, znajdują w dalszym ciągu żywy oddźwięk w prasie światowej. Goście zagraniczni zarówno z krajów demokracji ludowych jak i zachodu, zaproszeni do Moskwy, obejrzeli oprócz pokazów w Tuszynie również lotnisko wojskowe w Kubince, wytwórnię silników odrzutowych, oraz Akademię Techniczną Lotniczych Sił Zbrojnych im. M. Żukowskiego, gdzie zapoznali się z konstrukcją nowoczesnych maszyn radzieckich.

Poniżej zamieszczamy przegląd samolotów pokazanych w Moskwie w części pokazów lotnictwa wojskowego. (W)

DLA PRZYPOMNIENIA

W 1946 r. wzięły po raz pierwszy udział w pokazach Dnia Lotnictwa samoloty odrzutowe MiG-9 i Jak-15 (na zdjęciu). Dziesięć lat później — na pokazach w Tuszyno ujrzano dziesiątki różnych typów, a wśród nich wiele samolotów naddźwiękowych.



Średni samolot bombowy Tu-39 (CAGI-228), którego wersją cywilną jest odrzutowiec komunikacyjny Tu-104.

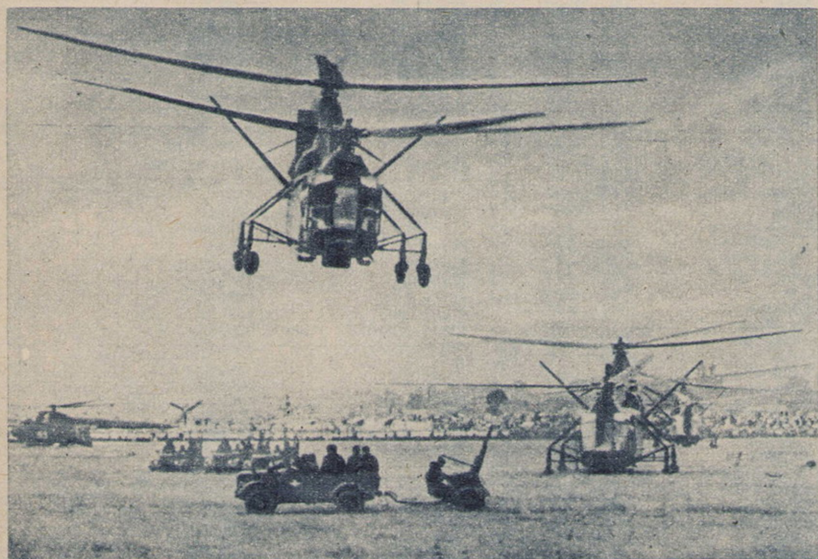
Jeden spośród 60 naddźwiękowych samolotów myśliwskich.

Dwusilnikowe samoloty odrzutowe, które przeleciały nad lotniskiem w zespole 60 maszyn.

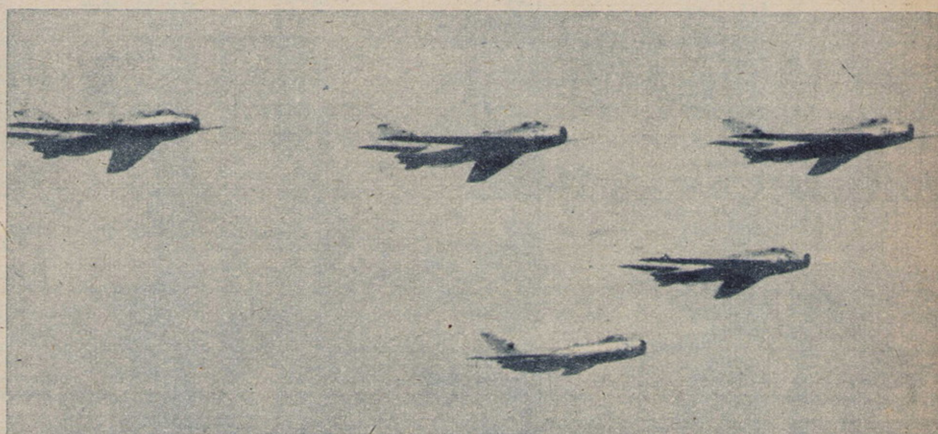
Ciężki, czterosilnikowy odrzutowy samolot bombowy Tu-37.

W pokazach wzięło również udział 18 bombowców, a wśród nich samoloty dalekiego zasięgu wyposażone w cztery silniki turbośmigłowe.

Jeden z 3 najnowszych samolotów myśliwskich o układzie delta, konstrukcji O. Suchego.



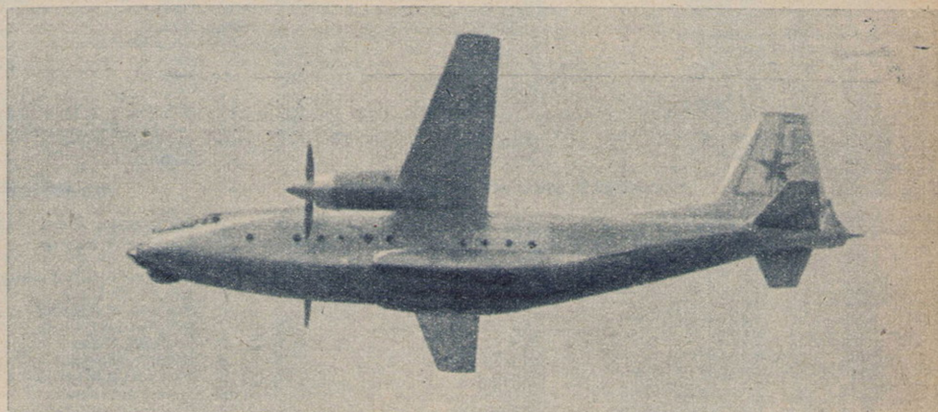
Desant powietrzny oddziałów zmotoryzowanych dokonany był przez 4 śmigłowce Jak-24 i 36 śmigłowców Mi-4.



Eskadra myśliwców naddźwiękowych MiG-19.



Jak-25, nowy samolot odrzutowy.



Nowy turbośmigłowy samolot transportowy konstr. O. Antonowa. Zwraca uwagę swoim rozwiązaniem podwozie wielokołowe.

Z Mistrzostw Świata w SAINT-YAN

Na stronach tych podajemy tabele wyników kolejno rozgrywanych konkurencji w Saint Yan (wyniki dwóch pierwszych konkurencji podaliśmy w n-rze 29, a wyniki ostateczne mistrzostw — w 30). Na zdjęciu: Fragment pokazu akrobacji w dniu rozpoczęcia zawodów w Saint Yan.



PUNKTACJA PO II KONKURENCJACH
SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Mac Cready	USA	1 452
2	Ivans	USA	1 412
3	Juez	Hiszpania	1 404
4	Saradic	Jugosł.	1 377
5	Bar	Izrael	1 257
6	Stephenson	W. Brytania	1 215
7	**Gorzelak**	**Polska**	**1 135**
8	Harrer	Austria	1 062
9	Pierre	Francja	948
10	Münch	Brazylia	926
10	Reitsch	NRF	926
12	Ortner	Argentyna	847
13	Wills	W. Brytania	841
14	**Góra**	**Polska**	**835**
15	Kalmar	Węgry	834
16	Arbajter	Jugosł.	828
17	Kumpost	CSR	800
17	Cuadrado	Argentyna	800
19	Brame	Kanada	790
20	Lacheny	Francja	756
21	Hollan	CSR	729
22	Domisse	Afryka Poł.	689
23	Silesmo	Szwecja	686
24	Persson	Szwecja	677
25	Oda	Japonia	669
26	Cartigny	Belgia	629
27	Ara Torrell	Hiszpania	609
28	Toutenhoofd	Holandia	581
29	D'Otreppe	Belgia	524
30	Nietlispach	Szwajcaria	522
31	Thomsen	Dania	491
32	Dubs	Szwajcaria	481
33	Koch	Holandia	460
34	Resch	Austria	410
35	Heinonen	Finlandia	373
36	Georgeson	N. Zelandia	368
37	Feddersen	Dania	322
38	Ames	Kanada	272
39	Jalkanen	Finlandia	266
40	Uygun	Turcja	191
41	Da Rosa	Brazylia	169
42	Wiethüchter	NRF	117
43	Subasi	Turcja	41
44	Meżö	Węgry	0
44	Ferrari	Włochy	0

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

1	Trager/Miller	USA	1 505
2	Rousselet/Trubert	Francja	1 202
3	Goodhart/Foster	W. Bryt.	1 174
4	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**941**
5	Yaykin/Argun	Turcja	800
6	Rain/Stepanovic	Jugosł.	778
7	Nunez/Vicent	Hiszp.	597
8	Sadoux/Bazet	Argent.	555
9	Tandefelt/Rautio	Finlandia	83
10	Brigliadori/Fanoli	Włochy	50
11	Sebesta/Janek	CSR	0
11	Haase/Heinzel	NRF	0
11	Ostermayer/Angerer	Austria	0

PUNKTACJA PO IV KONKURENCJACH
SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Mac Cready	USA	3 052
2	**Gorzelak**	**Polska**	**2 442**
3	Juez	Hiszpania	2 409
4	Saradic	Jugosł.	2 381
5	Ivans	USA	2 174
6	Bar	Izrael	2 171
7	Ara Torreli	Hiszpania	2 022
8	Reitsch	NRF	2 020
9	Ortner	Argentyna	1 914
10	Münch	Brazylia	1 778
11	Arbajter	Jugosł.	1 609
12	Wills	W. Brytania	1 603
13	Persson	Szwecja	1 539
14	Kalmar	Węgry	1 477
15	Harrer	Austria	1 473
16	Pierre	Francja	1 387
17	Feddersen	Dania	1 330
18	Kumpost	CSR	1 308
19	Nietlispach	Szwajcaria	1 266
20	Stephenson	W. Brytania	1 254
21	Toutenhoofd	Holandia	1 251
22	Cuadrado	Argentyna	1 218
23	Lacheny	Francja	1 190
24	**Góra**	**Polska**	**1 172**
25	Wiethüchter	NRF	1 111
26	Brame	Kanada	1 060
27	Domisse	Afryka Poł.	1 013
28	Hollan	CSR	957
28	D'Otreppe	Belgia	957
30	Oda	Japonia	940
31	Resch	Austria	922
32	Silesmo	Szwecja	788
33	Georgeson	N. Zelandia	757
34	Dubs	Szwajcaria	658
35	Thomsen	Dania	647
36	Cartigny	Belgia	629
37	Ames	Kanada	579
38	Heinonen	Finlandia	461
39	Koch	Holandia	460
40	Jalkanen	Finlandia	430
41	Mezö	Węgry	426
42	Da Rosa	Brazylia	322
43	Uygun	Turcja	293
44	Ferrari	Włochy	176
45	Subasi	Turcja	41

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

1	Trager/Miller	USA	2 098
2	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**2 009**
3	Goodhart/Foster	W. Bryt.	1 853
4	Rousselet/Trubert	Francja	1 836
5	Rain/Stepanovic	Jugosł.	1 533
6	Sadoux/Bazet	Argentyna	1 355
7	Yaykin/Argun	Turcja	800
7	Haase/Heinzel	NRF	800
9	Nunez/Vicent	Hiszpania	758
10	Sebesta/Janek	CSR	346
11	Brigliadori/Fanolį	Włochy	222
12	Tandefelt/Rautio	Finlandia	83
13	Ostermayer/Angerer	Austria	0

WYNIKI V KONKURENCJI — PRZELOTU OTWARTEGO, ROZEGRANEGO W DNIU 6 LIPCA 1956 R.
SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Toutenhoofd	Holandia	245	800
2	Stephenson	W. Brytania	161	457
3	Domisse	Afryka Poł.	147	400
4	Wiethüchter	NRF	143	383
5	Mezö	Węgry	137	359
6	Ortner	Argentyna	136	355
7	D'Otreppe	Belgia	132	338
8	Koch	Holandia	131	334
9	Mac Cready	USA	130	330
10	Saradic	Jugosł.	127	318
11	**Góra**	**Polska**	**124**	**306**
12	Pierre	Francja	123	302
13	Wills	W. Brytania	117	277
13	Münch	Brazylia	117	277
15	Dubs	Szwajcaria	115	269
16	Ivans	USA	114	265
17	Nietlispach	Szwajcaria	110	248
18	Ara Torrell	Hiszpania	109	244
18	Juez	Hiszpania	109	244
20	Oda	Japonia	108	240
21	Kumpost	CSR	105	228
21	**Gorzelak**	**Polska**	**105**	**228**
23	Brame	Kanada	103	220
23	Persson	Szwecja	103	220
23	Reitsch	NRF	103	220
26	Da Rosa	Brazylia	99	204
27	Bar	Izrael	94	183
28	Jalkanen	Finlandia	91	171
29	Hollan	CSR	88	159
30	Arbajter	Jugosł.	82	134
31	Thomsen	Dania	80	126
32	Georgeson	N. Zelandia	79	122
33	Heinonen	Finlandia	75	106
34	Silesmo	Szwecja	68	77
35	Lacheny	Francja	66	69
36	Uygun	Turcja	64	61
36	Resch	Austria	64	61
38	Feddersen	Dania	58	36
39	Ames	Kanada	53	16
40	Harrer	Austria	50	4
41	Cartigny	Belgia	49	0
41	Kalmar	Węgry	36	0
41	Coudrado	Argentyna	38	0
44	Ferrari	Włochy nie startował		
45	Subasi	Turcja nie startowała		

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

1	Rain/Stepanovic	Jugosł.	211	800
2	Goodhart/Foster	W. Bryt.	179	648
3	Sadoux/Bazet	Argent.	76	160
4	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**73**	**145**
5	Haase/Heinzel	NRF	71	136
6	Rousselet/Trubert	Francja	70	131
7	Brigliadori/Fanoli	Włochy	62	93
8	Trager/Miller	USA	46	18
9	Nunez/Vicent	Hiszp.	35	0
9	Tandefelt/Rautio	Finland.	34	0
9	Sebesta/Janek	CSR	33	0
9	Ostermayer/Angerer	Austria	23	0
9	Yaykin/Argun	Turcja		0

PUNKTACJA PO V KONKURENCJACH
SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Mac Cready	USA	3 382
2	Juez	Hiszpania	2 709
3	Saradic	Jugosławia	2 699
4	**Gorzelak**	**Polska**	**2 670**
5	Ivans	USA	2 439
6	Bar	Izrael	2 354
7	Ortner	Argentyna	2 269
8	Ara Torrell	Hiszpania	2 266
9	Reitsch	NRF	2 240
10	Münch	Brazylia	2 055
11	Toutenhoofd	Holandia	2 051
12	Wills	W. Brytania	1 880
13	Persson	Szwecja	1 759
14	Arbajter	Jugosławia	1 743
15	Pierre	Francja	1 689
16	Stephenson	W. Brytania	1 672
17	Kumpost	CSR	1 536
18	Nietlispach	Szwajcaria	1 514
19	Wiethüchter	NRF	1 494
20	Harrer	Austria	1 477
21	Kalmar	Węgry	1 477
22	**Góra**	**Polska**	**1 453**
23	Domisse	Afryka Pol.	1 413
24	Feddersen	Dania	1 366
25	D'Otreppe	Belgia	1 295
26	Brame	Kanada	1 280
27	Lacheny	Francja	1 259
28	Cuadrado	Argentyna	1 218
29	Oda	Japonia	1 169
30	Hollan	CSR	1 116
31	Resch	Austria	944
32	Dubs	Szwajcaria	927
33	Georgeson	N. Zelandia	879
34	Silesmo	Szwecja	865
35	Koch	Holandia	794
36	Mezö	Węgry	785
37	Thomsen	Dania	773
38	Cartigny	Belgia	629
39	Jalkanen	Finlandia	601
40	Ames	Kanada	595
41	Heinonen	Finlandia	567
42	Da Rosa	Brazylia	526
43	Uygun	Turcja	354
44	Ferrari	Włochy	176
45	Subasi	Turcja	41

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

1	Goodhart/Foster	W. Bryt.	2 501
2	Rain/Stepanovic	Jugosł.	2 333
3	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**2 154**
4	Trager/Miller	USA	2 116
5	Rousselet/Trubert	Francja	1 967
6	Sadoux/Bazet	Argent.	1 515
7	Haase/Heinzel	NRF	936
8	Yaykin/Argun	Turcja	800
9	Nunez/Vicent	Hiszpan.	758
10	Sebesta/Janek	CSR	346
11	Brigliadori/Fanoli	Włochy	315
12	Tandefelt/Rautio	Finland.	83
13	Ostermayer/Angerer	Austria	0

WYNIKI III KONKURENCJI — PRZELOTU PO WYZNACZONEJ TRASIE SAINT YAN — TOULON — CUERS, ROZEGRANEJ W DNIU 3 LIPCA 1956 R.

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Mac Cready	USA	404	800
2	Ivans	USA	389	762
2	Saradic	Jugosł.	389	762
2	Wills	W. Brytania	389	762
5	Nietlispach	Szwajcaria	349	663
6	Ara Torrell	Hiszpania	343	649
7	Bar	Izrael	327	609
8	Toutenhoofd	Holandia	302	547
9	**Gorzelak**	**Polska**	**289**	**515**
10	Reitsch	NRF	278	488
11	Resch	Austria	272	473
12	Cuadrado	Argentyna	250	418
13	Lacheny	Francja	235	381
14	Münch	Brazylia	223	351
15	Pierre	Francja	217	337
16	Kumpost	CSR	214	329
17	Domisse	Afryka Poł.	212	324
17	Mezö	Węgry	212	324
19	Kalmar	Węgry	209	317
19	D'Otreppe	Belgia	209	317
21	**Góra**	**Polska**	**207**	**312**
22	Harrer	Austria	206	309
23	Ortner	Argentyna	205	307
23	Ames	Kanada	205	307
25	Juez	Hiszpania	196	285
26	Feddersen	Dania	194	280
27	Brame	Kanada	190	270
28	Persson	Szwecja	187	262
29	Oda	Japonia	186	260
30	Wiethüchter	NRF	173	228
30	Hollan	CSR	173	228
32	Ferrari	Włochy	152	176
33	Thomsen	Dania	144	156
34	Da Rosa	Brazylia	143	153
35	Jalkanen	Finlandia	106	62
36	Dubs	Szwajcaria	97	40
37	Cartigny	Belgia	46	0
37	Koch	Holandia	69	0
37	Heinonen	Finlandia	30	0
37	Georgeson	N. Zelandia	—	0
37	Stephenson	W. Brytania	81	0
37	Silesmo	Szwecja	33	0
37	Arbajter	Jugosławia	77	0
37	Uygun	Turcja	—	0

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Haase/Heinzel	NRF	362	800
2	Rain/Stepanovic	Jugosł.	346	755
3	Goodhart/Foster	W.Brytania	340	739
4	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**327**	**703**
5	Rousselet/Trubert	Francja	235	449
6	Sebesta/Janek	CSR	198	346
7	Trager/Miller	USA	180	297
8	Brigliadori/Fanoli	Włochy	135	172
9	Nunez/Vicent	Hiszpania	131	161
10	Yaykin/Argun	Turcja	—	0
10	Sadoux/Bazet	Argentyna	19	0
10	Tandefelt/Rautio	Finlandia	24	0
10	Ostermayer/Angerer	Austria	29	0

PUNKTACJA PO III KONKURENCJACH

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Mac Cready	USA	2 252
2	Ivans	USA	2 174
3	Saradic	Jugosł.	2 139
4	Bar	Izrael	1 866
5	Juez	Hiszpania	1 689
6	**Gorzelak**	**Polska**	**1 650**
7	Wills	W. Brytania	1 604
8	Reitsch	NRF	1 414
9	Harrer	Austria	1 371
10	Pierre	Francja	1 285
11	Münch	Brazylia	1 277
12	Ara Torrell	Hiszpania	1 258
13	Cuadrado	Argentyna	1 218
14	Stephenson	W. Brytania	1 215
15	Nietlispach	Szwajcaria	1 185
16	Ortner	Argentyna	1 154
17	Kalmar	Węgry	1 151
18	**Góra**	**Polska**	**1 147**
19	Lacheny	Francja	1 137
20	Kumpost	CSR	1 129
21	Toutenhoofd	Holandia	1 128
22	Brame	Kanada	1 060
23	Domisse	Afryka Poł.	1 013
24	Hollan	CSR	957
25	Persson	Szwecja	939
26	Oda	Japonia	929
27	Resch	Austria	883
28	D'Otreppe	Belgia	841
29	Arbajter	Jugosł.	828
30	Silesmo	Szwecja	686
31	Thomsen	Dania	647
32	Cartigny	Belgia	629
33	Feddersen	Dania	602
34	Ames	Kanada	579
35	Dubs	Szwajcaria	521
36	Koch	Holandia	460
37	Heinonen	Finlandia	373
38	Georgeson	N. Zelandia	368
39	Wiethüchter	NRF	345
40	Jalkanen	Finlandia	328
41	Mezö	Węgry	324
42	Da Rosa	Brazylia	322
43	Uygun	Turcja	191
44	Ferrari	Włochy	176

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Goodhart/Foster	W. Bryt.	1 853
2	Trager/Miller	USA	1 802
3	Rousselet/Trubert	Francja	1 651
4	**Nowotarski/Sandaeur**	**Polska**	**1 644**
5	Rain/Stepanovic	Jugosł.	1 533
6	Haase/Heinzel	NRF	800
6	Yaykin/Argun	Turcja	800
8	Nunez/Vicent	Hiszp.	758
9	Sadoux/Bazet	Argent.	555
10	Sebesta/Janek	CSR	346
11	Brigliadori/Fanoli	Włochy	222
12	Tandefelt/Rautio	Finlandia	83
13	Ostermayer/Angerer	Austria	0

WYNIKI IV KONKURENCJI PRZELOTU PRĘDKOŚCIOWEGO PO TRÓJKĄCIE 116 KM SAINT YAN — LA PALISSE — ROANNE — SAINT YAN, ROZEGRANEJ W DNIU 5 LIPCA 1956 R.

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Czas i odległ.	Prędk. w km/h	Pkt.
1	Mac Cready	USA	2 39'23	44	800
2	**Gorzelak**	**Pol.**	**2 45'54**	**42,2**	**792**
3	Arbajter	Jug.	2 56'51	39,6	781
4	Wiethüchter	NRF	3 14'43	36,0	766
5	Ara Torrell	Hiszp.	3 17'33	35,5	764
6	Ortner	Arg.	3 23'56	34,4	760
7	Feddersen	Dania	4 21'49	26,8	728
8	Juez	Hiszp.	4 42'07	24,8	720
9	Reitsch	NRF	110 km		606
10	Persson	Szwec.	109 ,,		600
11	Münch	Braz.	95 ,,		501
12	Georgeson	N. Zel.	79 ,,		389
13	Kalmar	Węgry	70 ,,		326
14	Bar	Izr.	67 ,,		305
15	Saradic	Jug.	58 ,,		242
16	Kumpost	CSR	49 ,,		179
17	Dubs	Szwajc.	43 ,,		137
18	Toutenhoofd	Hol.	41 ,,		123
19	D'Otreppe	Belg.	40 ,,		116
20	Uygun	Tur.	38 ,,		102
20	Mezö	Węgry	38 ,,		102
20	Jalkanen	Finl.	38 ,,		102
20	Harrer	Austr.	38 ,,		102
20	Silesmo	Szwajc.	38 ,,		102
20	Pierre	Fr.	38 ,,		102
26	Heinonen	Finl.	36 ,,		88
27	Nietlispach	Szwajc.	35 ,,		81
28	Lacheny	Fr.	31 ,,		53
29	Stephenson	W. Bryt.	29 ,,		39
29	Resch	Austria	29 ,,		39
31	**Góra**	**Pol.**	**27 ,,**		**25**
32	Oda	Jap.	25 ,,		11
33	Ivans	USA	22 ,,		0
33	Wills	W. Bryt.			0
33	Cuadrado	Argentyna			0
33	Brame	Kanada			0
33	Domisse	Afr. Poł.			0
33	Hollan	CSR			0
33	Thomsen	Dania			0
33	Cartigny	Belgia			0
33	Ames	Kanada			0
33	Koch	Hol.	23 ,,		0
33	Da Rosa	Brazylia			0

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Czas i odległ.	Prędk. w km/h	Pkt.
1	Sadoux/Bazet	Arg.	116 km		800
2	**Nowotarski/Sandauer**	**Pol.**	**66 ,,**		**365**
3	Trager/Miller	USA	58 ,,		296
4	Rousselet/Trubert	Fr.	45 ,,		185
5	Goodhart/Foster	W. Bryt.	0		0
5	Rain/Stepanovic	Jug.	0		0
5	Yaykin/Argun	Turcja	0		0
5	Haase/Heinzel	NRF	0		0
5	Nunez/Vicent	Hiszp.	0		0
5	Sebesta/Janek	CSR	0		0
5	Brigliadori/Fanoli	Włochy	0		0
5	Tandefelt/Rautio	Finl.	0		0
5	Ostermayer/Angerer	Austria	0		0

WYNIKI VI KONKURENCJI — PRZELOTU DOCELOWO-POWROTNEGO NA TRASIE SAINT YAN — MOULINS — SAINT YAN, ROZEGRANEJ W DNIU 9 LIPCA 1956 R.

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Kumpost	CSR	91	800
2	Mac Cready	USA	88	767
2	Nietlispach	Szwajcaria	88	767
4	Koch	Holandia	84	723
4	D'Otreppe	Belgia	84	723
6	Domisse	Afryka Poł.	82	701
6	Stephenson	W. Brytania	82	701
6	Cartigny	Belgia	78	657
9	Silesmo	Szwecja	77	646
10	Persson	Szwecja	75	624
11	**Gorzelak**	**Polska**	**74**	**613**
12	Pierre	Francja	73	602
12	Münch	Brazylia	73	602
14	Wiethüchter	NRF	66	525
15	Juez	Hiszpania	64	503
16	Georgeson	N. Zelandia	63	492
16	Reitsch	NRF	63	492
18	Arbajter	Jugosł.	57	426
18	Mezö	Węgry	57	426
18	Dubs	Szwajcaria	57	426
18	Ames	Kanada	57	426
18	Saradic	Jugosł.	57	426
23	Ara Torrell	Hiszpania	55	404
23	Ortner	Argentyna	55	404
25	Hollan	CSR	54	393
26	Lacheny	Francja	53	382
27	Kalmar	Węgry	51	360
27	Wills	W. Brytania	51	360
29	Ivans	USA	50	349
30	Resch	Austria	48	327
31	**Góra**	**Polska**	**44**	**283**
32	Brame	Kanada	43	272
33	Heinonen	Finlandia	42	261
33	Bar	Izrael	42	261
35	Uygun	Turcja	40	239
36	Jalkanen	Finlandia	39	228
37	Feddersen	Dania	38	217
38	Oda	Japonia	37	206
39	Harrer	Austria	35	184
40	Cuadrado	Argentyna	23	52
41	Thomsen	Dania	0	0
41	Toutenhoofd	Holandia	0	0
41	Da Rosa	Brazylia	nie startował	
41	Subasi	Turcja	nie startowała	
41	Ferrari	Włochy	nie startował	

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Goodhart/Foster	W. Bryt.	'102	800
2	Sadoux/Bazet	Argent.	86	643
3	Yaykin/Argun	Turcja	52	309
4	Nunez/Vicent	Hiszp.	51	300
4	Ostermayer/Angerer	Austria	51	300
6	Brigliadori/Fanoli	Włochy	47	260
7	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**46**	**250**
8	Haase/Heinzel	NRF	30	94
8	Tandefeld/Rautio	Finland.	30	94
10	Rain/Stepanovic	Jugosł.	26	54
11	Rousselet/Trubert	Francja	25	45
12	Trager/Miller	USA	18	0
13	Sebesta/Janek	CSR	20	0

PUNKTACJA PO VI KONKURENCJACH

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Mac Cready	USA	4 149
2	**Gorzelak**	**Polska**	**3 283**
3	Juez	Hiszpania	3 212
4	Saradic	Jugosł.	3 125
5	Ivans	USA	2 788
6	Reitsch	NRF	2 732
7	Ortner	Argentyna	2 673
8	Ara Torrell	Hiszpania	2 670
9	Münch	Brazylia	2 657
10	Bar	Izrael	2 615
11	Persson	Szwecja	2 383
12	Stephenson	W. Brytania	2 373
13	Kumpost	CSR	2 336
14	Pierre	Francja	2 291
15	Nietlispach	Szwajcaria	2 281
16	Wills	W. Brytania	2 240
17	Arbajter	Jugosł.	2 169
18	Domisse	Afryka Poł.	2 114
19	Toutenhoofd	Holandia	2 051
20	Wiethüchter	NRF	2 019
21	D'Otreppe	Belgia	2 018
22	Kalmar	Węgry	1 837
23	**Góra**	**Polska**	**1 736**
24	Harrer	Austria	1 661
25	Lacheny	Francja	1 641
26	Feddersen	Dania	1 583
27	Brame	Kanada	1 552
28	Koch	Holandia	1 517
29	Silesmo	Szwecja	1 511
30	Hollan	CSR	1 509
31	Oda	Japonia	1 375
32	Georgeson	N. Zelandia	1 371
33	Dubs	Szwajcaria	1 353
34	Cartigny	Belgia	1 286
35	Resch	Austria	1 271
36	Cuadrado	Argentyna	1 270
37	Mezö	Węgry	1 211
38	Ames	Kanada	1 021
39	Jalkanen	Finlandia	829
40	Heinonen	Finlandia	828
41	Thomsen	Dania	773
42	Uygun	Turcja	593
43	Da Rosa	Brazylia	526
44	Ferrari	Włochy	176
45	Subasi	Turcja	41

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Pkt.
1	Goodhart/Foster	W. Bryt.	3 301
2	**Nowotarski/Sandauer**	**Polska**	**2 404**
3	Rain/Stepanovic	Jugosł.	2 387
4	Sadoux/Bazet	Argent.	2 158
5	Trager/Miller	USA	2 116
6	Rousselet/Trubert	Francja	2 012
7	Yaykin/Argun	Turcja	1 109
8	Nunez/Vicent	Hiszp.	1 058
9	Haase/Heinzel	NRF	1 030
10	Brigliadori/Fanoli	Włochy	575
11	Sebesta/Janek	CSR	346
12	Ostermayer/Angerer	Austria	300
13	Tandefelt/Rautio	Finland.	177

WYNIKI VII KONKURENCJI — PRZELOTU DOCELOWEGO 303 KM NA TRASIE SAINT YAN — SAINT AUBAN, ROZEGRANEJ W DNIU 11 LIPCA 1956 R.

SZYBOWCE JEDNOMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Nietlispach	Szwajcaria	303	800
2	Wills	W. Brytania	303	791
3	Stephenson	W. Brytania	303	769
4	Feddersen	Dania	303	754
5	Domisse	Afryka Poł.	303	752
6	Mac Cready	USA	303	742
7	Toutenhoofd	Holandia	303	724
8	Cuadrado	Argentyna	284	610
9	Harrer	Austria	278	594
9	Juez	Hiszpania	278	594
11	Koch	Holandia	248	512
12	Persson	Szwecja	245	504
13	Ivans	USA	244	501
14	Ara Torrel	Hiszpania	217	427
15	Lacheny	Francja	186	342
16	Brame	Kanada	184	337
17	D'Otreppe	Belgia	178	320
18	Reitsch	NRF	174	310
18	Uygun	Turcja	174	310
18	Dubs	Szwajcaria	174	310
18	Saradic	Jugosł.	174	310
22	Ortner	Argentyna	172	304
22	**Góra**	**Polska**	**172**	**304**
24	Silesmo	Szwecja	170	299
25	Oda	Japonia	169	296
26	**Gorzelak**	**Polska**	**168**	**293**
27	Bar	Izrael	156	260
28	Wiethüchter	NRF	152	249
29	Ames	Kanada	150	244
29	Kumpost	CSR	150	244
31	Pierre	Francja	147	236
32	Kalmar	Węgry	133	197
33	Heinonen	Finlandia	118	156
34	Jalkanen	Finlandia	109	132
35	Resch	Austria	100	107
35	Cartigny	Belgia	100	107
37	Mezö	Węgry	88	74
38	Thomsen	Dania	84	63
39	Georgeson	N. Zelandia	70	25
40	Münch	Brazylia	61	1
41	Arbajter	Jugosł.	0	0
42	Subasi	Turcja	nie startowała	
42	Da Rosa	Brazylia	nie startował	
42	Ferrari	Włochy	nie startował	
42	Hollan	CSR	nie startował	

SZYBOWCE DWUMIEJSCOWE

Miejsce	Pilot	Państwo	Odległ. w km	Pkt.
1	Rain/Stepanovic	Jugłosł.	220	800
2	Tandefelt/Rautio	Finland.	180	618
3	Sadoux/Bazet	Argent.	174	590
3	Rousselet/Trubert	Francja	174	590
5	Trager/Miller	USA	169	568
6	Goodhart/Foster	W. Bryt.	160	527
7	Yaykin/Argun	Turcja	94	227
8	Brigliadori/Fanoli	Włochy	83	177
9	Ostermayer/Angerer	Austria	51	31
10	Haase/Heinzel	NRF	50	27
11	Sebesta/Janek	CSR	31	0
11	Nunez/Vicent	Hiszp.	33	0
13	Nowotarski/Sandauer	**Polska**	**nie startował**	



PRZELOTY SZYBOWCOWE

PILOCI szybowcowi przebywający w Lisich Kątach wykonali w dniu 9 lipca br. następujące przeloty: Kopernok na „Jaskółce" przebył trasę Lisie Kąty — Guzów — 290 km, Bułat na „Jaskółce" — Lisie Kąty — Kroczew — 170 km, Szwendrowski na „Musze" — Lisie Kąty — Szosa k/Kazunia — 180 km, Szykiewicz na „Sohaju" — Lisie Kąty — Warszawa — 215 km i Gintrowski na „Jaskółce" — Lisie Kąty — Regoły — 200 km.

Szybownicy ostrowscy zanotowali również w tym dniu sześć przelotów: Żydorczak na „Jaskółce" przeleciał 235 km na trasie Ostrów — Warszawa, odległość 280 km (Ostrów — Ożarów) przebył na „Musze" Muszczyński, Reguła na „Musze" doleciał do Radomia (230 km), Grzeszczyk na „Musze" — do Pawłowa (215 km), Smoliński na „Bocianie" — do Osówki (263 km) i Kurpiela na „Jaskółce" — do Rzeszowa (340 km).

Również w tym dniu piloci bydgoscy wykonali cztery przeloty. Bzyl na „Musze" z Bydgoszczy doleciał do Sochaczewa (175 km), Borgula na „Musze" — do Łowicza (170 km), Floriańczyk na „Musze" — do Grodziska (210 km). Najdłuższy przelot — 445 km — wykonał na „Jaskółce" Żółkoś, lądując w Koronowie k/Rzeszowa.

Dnia 12 lipca wyruszyli na przeloty piloci wschodniej Polski. Pilot Aeroklubu Rzeszowskiego — Schabowski przeleciał na „Jaskółce" 505 km na trasie Jasionka — Żary k/Żagania, zdobywając diament do Złotej Odznaki Szybowcowej. Warto podkreślić, że jest to druga w tym roku pięćsetka, a trzecia w ogóle w Polsce, wykonana ze wschodu na zachód.

Dalsze przeloty w tym dniu — to Stachiewicza na „Musze" z Jasionki do Krakowa (145 km), Farnego na „Musze" z Bielska do Wrocławia (195 km), Ignasiaka na „Bocianie" ze Świdnika do Bielska (305 km), Prandoty na „Musze" ze Świdnika do Stalinogrodu (285 km) i Rachlewicza na „Musze" ze Świdnika do Krakowa (230 km). Pł.

MODELARSTWO W WOJ. KIELECKIM

MODELARSTWEM lotniczym w województwie kieleckim kieruje od wielu lat ob. Stanisław Brelski. Do 1956 r. był on kierownikiem Sekcji Modelarstwa Lotniczego ZW LPŻ, a obecnie jest kierownikiem ośrodka modelarskiego przy aeroklubie.

Nie można powiedzieć, żeby modelarstwo pod jego kierownictwem nie rozwijało się. W roku 1953 po zjednoczeniu trzech Lig posiadaliśmy 18 modelarni, a na ogólnopolskich zawodach w Lublinie zajęliśmy 1 miejsce. Ale niestety — od tej właśnie chwili zaczęło się dziać źle — modelarnie, zamiast przyciągać do siebie młodzież, zaczęły się rozpadać. Zlikwidowano najpierw modelarnie w Pińczowie, Nietulisku, Opatowie i Końskich. W tych dwóch ostatnich do dnia dzisiejszego leży sprzęt niewykorzystany i nikt się tym nie przejmuje. A przecież młodzież chętnej do szkolenia modelarskiego jest bardzo dużo.

Za przykład może nam posłużyć zapał młodzieży ze wsi Wiśniówka w powiecie kieleckim. Na początku br. przy tamtejszych kamieniołomach założono modelarnię, której instruktorem jest ob. Paszkowski. Szkoli on wg. programu III-ciej klasy 15-tu chłopców, którzy robią duże postępy.

Obecnie posiadamy 10 modelarni. Szkoleniem obejmują one łącznie ponad 180 młodzieży. Na zawodach wojewódzkich, zorganizowanych w kwietniu br, najlepszą okazała się modelarnia ze szkoły podstawowej Nr 1 w Opocznie, nad rozwojem której czuwa kierownik Szkoły Podstawowej i jednocześnie instruktor modelarstwa ob. Stanisław Sawa.

Nieźle zaczyna pracować modelarnia przy Liceum Ogólnokształcącym w Opatowie pod kierownictwem instruktora Stifla. Zarząd Miejski LPŻ w Radomiu zaczyna również przejawiać zainteresowanie modelarstwem. Zamierza on przy współpracy ze spółdzielnią modelarską w Krakowie rozpocząć produkcję sprzętu i półfabrykatów modelarskich. W Kielcach został wreszcie zorganizowany Wojewódzki Dom Harcerza, a przy nim modelarnia. Od września br. powstanie modelarnia przy Wojewódzkim Domu Kultury. To wszystko prawdopodobnie przyczyni się do tego, że modelarstwo przybierze u nas bardziej masowych charakter.

Warto się jednak zastanowić, dlaczego poziom modelarstwa w województwie kieleckim w latach 1954/1955 zaczął się znacznie obniżać, co znalazło m. in. swój wyraz w tym, że w zawodach ogólnopolskich zajęliśmy 17 miejsce.

Otóż główna przyczyna — wydaje mi się — leży w tym, że ob. Brelski za dużo robił sam. Nie potrafił on zorganizować sobie aktywu do pracy. Sam zaś, obarczony szeregiem obowiązków (ZG LPŻ wyznaczał go na funkcyjnego różnych zawodów, obozów) nigdy nie wyjeżdżał do modelarni terenowych, które na skutek braku pomocy rozpadały się. Dalsza sprawa — to brak instruktorów. Kielce wyszkoliły co prawda wielu instruktorów, ale nie dla siebie. Brak na terenie województwa wyższych szkół powoduje, że młodzież posiadająca techniczne zainteresowanie przenosi się do innych województw na studia. Nie bez znaczenia jest również brak narzędzi i materiałów modelarskich.

Pierwsze trudności wreszcie zostały przełamane i można mieć nadzieję, że kieleckie modelarstwo znów poprawi swoją pozycję. Jednakże wiele pozostało jeszcze do zrobienia. Przede wszystkim należałoby zorganizować 2—3-tygodniowy kurs instruktorski. Miałby on ogromne znaczenie dla umasowienia szkolenia modelarskiego na naszym terenie. Na to jednak potrzebne są fundusze i dlatego sprawę tę pozostawiam pod rozwagę Zarządowi Głównemu LPŻ.

JÓZEF WÓJCICKI
Kielce

Co z tym kursem?

Koło LPŻ przy CPL w Warszawie przeprowadziło akcję przyjęć na szkolenie samolotowe wśród miejscowych pracowników. Na kurs ten zgłosiło się również kilku pracowników ZRLST i... na tym zakończyło się. Kursu nie ma i nie wiadomo co dalej robić. Ob. Maria Linek z Koła przy CPL chce jak zwykle ofiarnie doprowadzić sprawę do skutku, ale obecnie jest bezradna. Podobno trwają rozmowy między Zarządem Koła a Zarządem Wojewódzkim LPŻ, ale właściwie to nic nie wiadomo. Jedno jest pewne: chętni chcą latać, lecz n razie chodzą i kiną. Dodać należy, iż taki stan ciągnie się już 2 i pół miesiąca. Czy to ładnie proszę Zarządu i Wszystkich Odpowiedzialnych?

A. Ż.
Warszawa

OSTROWSKA FALA



O fali jeleniogórskiej wiedzą już wszyscy. Niektórzy słyszeli także o występowaniu chmury stojącej w Nowym Targu i Krośnie. Nowością natomiast jest fala ostrowska. Otóż w dniu 12 czerwca br. piloci przygotowujący się do wykonania lotów zauważyli charakterystyczne chmury, nie spotykane w naszym rejonie, wskazujące na istnienie fali.

Po stwierdzeniu wiarogodności spostrzeżeń kadra prowadziła rozgrywki lotów, a uczniowie zaczęli przygotowywać jedyny posiadany przez nasz klub barograf. W tym czasie kierownik wyszkolenia poszedł zgłosić do operacyjnego loty wysokościowe. I na tym właściwie zakończyła się cała nasza radość z ujrzanej fali, ustępując miejsca oburzeniu. Operacyjny bowiem kategorycznie zabronił wykonywania lotów powyżej 1 000 m. Nie pomogły tłumaczenia, że fala, że wyjątkowe warunki na wyczyn...

Twarde, nieugięte przepisy zniweczyły szanse pilotów na wykonanie lotów warunkowych do złotej odznaki i diamentów, jakkolwiek warunków tych nie uzyskaliby z powodu braku barografów. Ale przecież trening i zdobyte doświadczenie też coś znaczy.

URSZULA PIECHOCIANKA
Ostrów Wlkp.

Tysięczny silnik Zakładów Remontowych

ZAKŁADY Remontowe Lotniczego Sprzętu Transportowego przeżywały ostatnio swoje wewnętrzne święto — zejście z hamowni tysięcznego silnika. Stanowi to poważny sukces młodej stosunkowo instytucji lotniczej, zważywszy, że hamownia ZRLST pracuje w warunkach lokalowych, stosunkowo trudnych. Jednak ofiarność załogi hamowni przezwyciężyła je — czego dowodem jest przekazany do eksploatacji tysięczny wyremontowany silnik.

W dowód uznania załoga hamowni otrzymała od Dyrekcji i Rady Zakładowej dyplomy i nagrody. Specjalnie wyróżniono starszego mistrza Franciszka Budzyńskiego, Stanisława Michalaka i mechanika Adama Gawickiego — najstarszych z załogi hamowni. Na specjalną uwagę zasługuje fakt, że ob. Gawicki zdobył zawód mechanika lotniczego właśnie w hamowni ZRLST.

ANDRZEJ ZBIEGNIEWSKI
Warszawa

NAGRODA TYGODNIA

Nagrodę tygodnia (książkę) w naszym stałym konkursie „Na najlepszą korespondencję" otrzymuje ob. J. A. (nazwisko znane redakcji) za korespondencję pt. „Z prac terenowej KBWL".

Czyżby nowe metody szkolenia na wieży?

BĘDĄC w niedzielę 8 lipca br. przy wieży spadochronowej na Solcu zauważyłem, że stosuje się tutaj jakieś nowe, nieznane chyba dotąd metody szkolenia skoczków spadochronowych. Metoda ta jak się zorientowałem — polega na tym, że w wypadku kiedy kandydatka na następczynię Colette Duval stoi i nie może zdecydować się na skok, jakiś rycerski i niewątpliwie bardziej odważny młodzieniec chwyta ją i razem wypadają. Jeżeli to rzeczywiście nowa metodyka szkolenia, to radbym bardzo wiedzieć jakie korzyści ona daje i jaka jest gwarancja bezpieczeństwa powietrznego Don Juana? Czyżby tylko wiara w siłę swoich ramion, którymi trzyma się dziewczyny wiszącej na szelkach? Ale mnie się wydaje, że to tylko głupia brawura mogąca skończyć się tragicznie.

Uważam, że instruktora pozwalającego na takie wybryki należy surowo i przykładnie ukarać, aby zapobiec na przyszłość podobnym „metodom szkolenia" i aby dyscyplinę lotniczą wpajać przyszłym spadochroniarzom już na wieży.

ADAM POBÓG-SPOLSKI
Warszawa

Z prac terenowej KBWL

DO Komisji Badań Wypadków Lotniczych wpłynęły bardzo ciekawe wnioski z komisji terenowej w Kielcach, badającej przyczyny wypadku szybowca „Mucha-100" SP-1438.

Okoliczności, przy których zaistniał wypadek, przedstawiają się następująco: Pilot oddalił się od lotniska z zamiarem pójścia na przelot, jednak widząc pogarszające się warunki meteorologiczne zawrócił z trasy. Nie chcąc ryzykować przeskoku przez pasmo gór zagradzające mu dolot do lotniska, lądował przygodnie na polu, które jego zdaniem nadawało się do startu za samolotem. Od miejsca przyziemienia szybowiec toczył się po ziemi 110 m, po czym zahaczył skrzydłem o krzak, w wyniku czego szybowiec został zarzucony doznając uszkodzeń kadłuba. W wyborze lądowiska pilot kierował się możliwością startowania za samolotem, gdyż inny rodzaj transportu, ze względu na brak wozu transportowego, byłby połączony z licznymi kłopotami.

Winę za wypadek komisja rozdzieliła następująco: „Przyczyny terenowe — 10%, atmosferyczne — 5% i brak przydziału wózka transportowego przez ZG LPŻ — 85%.

Wnioski komisji brzmią:

1. *„Do czasu otrzymania z ZG przydziału odpowiedniego środka do transportu szybowców, zawiesić wykonywanie wszelkich przelotów na szybowcach, ograniczyć się jedynie do wykonywania lotów nad lotniskiem.*
2. *Skreślić na ten czas z programu wykonywanie zadań przewidzianych instrukcją tj. wszelkich przelotów, lotów, trójkątów itp., których to odległość od granicy lotniska nie może przekraczać 600 m". (brzmienie oryginalne — red.).*

Ciekawe, co o wnioskach tych sądzą piloci z innych aeroklubów, które podobnie jak kielecki nie dysponują wózkiem transportowym? Czy przyczyną uszkodzenia szybowca był rzeczywiście brak wózka?

Ciekawe również, jak komisja terenowa podzieliłaby winę i jakie postawiłaby wnioski, gdyby w Aeroklubie Kieleckim był wózek transportowy i pilot szybowca SP-1438, zamierzając z niego skorzystać, nie szukał pola dogodnego do startu za samolotem?

Pomijając fakt, że komisja nie wysiliła się na obiektywną ocenę wypadku, trzeba stwierdzić, że zastosowała dość wygodną dla siebie dewizę: „nie trzeba latać — nie będzie wypadków". A to chyba nie jest najlepsze rozwiązanie sprawy.

J. A.

Z treningu pilotów chińskich

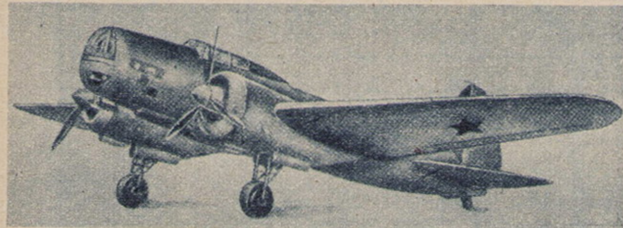
PILOCI szybowcowi Chińskiej Republiki Ludowej przebywający w Lisich Kątach wykonali w dniu 12 lipca br. kilka przelotów otwartych. Największą odległość — 155 km — pokonał Dzen Ju-jen-fon. P.

Skoki na wodę

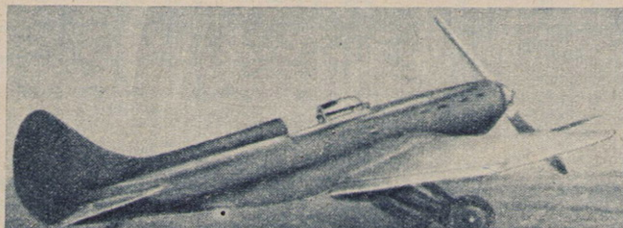
W uroczystościach Dni Morza w Inowrocławiu, jakie odbyły się nad jeziorem Goplo w Kruszwicy, największą sensacją dla licznie zgromadzonej publiczności było wykonanie skoków spadochronowych do jeziora przez skoczków Aeroklubu Kujawskiego. Za wykonane skoki lotnicy naszego aeroklubu nagrodzeni zostali długotrwałymi oklaskami.

JAN SZCZUTKOWSKI
Inowrocław

POCZTA Lotnicza Skrzydlatej POLSKI



CKB-30 „Moskwa“



CKB-15

CKB-19 i CKB-26

Nasz stały czytelnik **Stanisław Bober** z Warszawy prosi nas o zamieszczenie danych samolotów radzieckich CKB-19 i CKB-26.

Jednomiejscowy samolot myśliwski CKB-19 (oznaczenie wojskowe I-17, drugi prototyp) został opracowany przez N. Polikarpowa w drugiej połowie 1934 r. jako dalsze rozwinięcie doświadczalnego samolotu CKB-15 (oznaczenie wojskowe I-17, pierwszy prototyp).

CKB-19 był dolnopłatem z chowanym podwoziem, wyposażony w silnik chłodzony cieczą M-100 (850 KM) konstrukcji W. Klimowa. Uzbrojenie składało się z 4 karabinów masz. 7,62 mm umieszczonych w skrzydłach, działka (20 mm) strzelającego przez piastę śmigła oraz 100 kG bomb. Był to pierwszy na świecie samolot myśliwski, na którym uzyskano prędkość lotu 500 km/h.

W kwietniu — maju 1935 r. I-17 uległ dalszej modyfikacji, dzięki której udało się znacznie przekroczyć prędkość 500 km/h w locie poziomym. Nowy samolot otrzymał oznaczenie CKB-33 i był uzbrojony w 3 karabiny masz. i wyrzutniki dla 100 kG bomb.

Wersja cywilna (samolot kurierski) I-17 była wystawiona w 1936 r. na międzynarodowej wystawie lotniczej w Paryżu. Warto dodać, że samolot I-17 jak i jego dalsze rozwinięcia były oblatane przez Walerego Czkałowa. Jedna z wersji doświadczalnych samolotu I-17 była wyposażona w dwa dwułopatowe śmigła przeciwbieżne, zastąpione następnie jednym śmigłem dwułopatowym.

Dane techniczne samolotu CKB-19: rozpiętość — 10,1 m, długość — 7,4 m, ciężar w locie — 1 300 kG, prędkość max. — 490—502 km/h, zasięg — 800 km, pułap — 11 000 m.

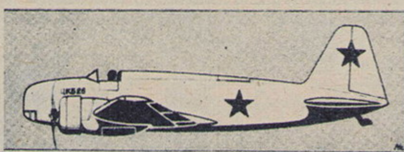
Samolot bombowy CKB-26 został opracowany w 1936 r. przez Sergiusza Iliuszyna. Na samolocie tym 3.VIII. 1936 r. pilot W. Kokkinaki uzyskał rekordową wysokość 12 816 m z obciążeniem kontrolnym 500 kG. W dniu 22.VIII.1936 r. tenże pilot csiągnął wysokość 12 101 m z obciążeniem kontrolnym 1 000 kG, a 7.IX.1936 r. — wysokość 11 005 m z obciążeniem 2 000 kG.

Samolot CKB-26 z załogą W. Kokkinaki i A. Briandinski uzyskał z obciążeniem kontrolnym 1 000 kG średnią prędkość przelotową 325,3 km/h na trasie 5 000 km. Oprócz tych wyczynów rekordowych W. Kokkinaki wykonał podczas pokazów lotniczych w Moskwie na samolocie CKB-26 pętlę oraz inne figury wyższego pilotażu.

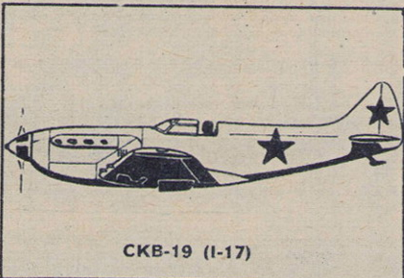
Samolot CKB-26 był konstrukcji mieszanej z dwoma silnikami gwiazdowymi M-85 (2 x 800 KM) i chowanym podwoziem. Załoga — 4 osoby. Dane techniczne: rozpiętość — 21,4 m, długość — 14 m, prędkość max. — 325 km/h, zasięg — 1 000 km, ciężar użyteczny 2 000 kG.

Dalszą wersją rozwojową CKB-26 był całkowicie metalowy transportowiec CKB-30 znany jako samolot rekordowy „Moskwa“, którego wersją wojskową były bombowce DB-3, DB-3F (Ił-4) używane w okresie ostatniej wojny.

(W)



Prototyp CKB-26



CKB-19 (I-17)

MIĘDZYNARODOWE IMPREZY SZYBOWCOWE (8)

ADAM ZIENTEK

Spośród 24 zawodników francuskich zaledwie trzech startowało na szybowcach Breguet 901 (Pierre, Landi, Lepanse), pozostali zadowolić się musieli niezbyt już nowoczesnymi „Air 100“, 101 i 102. Jedyny dwumiejscowy szybowiec mistrzostw — niemiecki HKS-1 Froweina — startował bez pasażera, tak, że mistrzostwa rozegrane zostały jedynie w klasie jednomiejscówek.

W pierwszej konkurencji, w przelocie prędkościowym po trójkącie 200 km, warunki były dość trudne. Do mety w St-Yan przybyło zaledwie 12 szybowców na ogólną liczbę 34. Najlepszą prędkość 50,3 km/h uzyskał Lepanse na szybowcu Breguet 901.

W dniu następnym ogłoszono przelot docelowy 260 km, jednak żaden z zawodników nie wykonał w całości tego zadania, wobec czego konkurencja została klasyfikowana na podstawie osiągniętych odległości. Pierwsze miejsca zajęli: Pierre — 217 km, 2. Marchand — 125 km, 3. Lacheny — 119 km, 4. Landi — 117 km, 5. Mandard — 113 km.

Najlepsze wyniki dała konkurencja przelotu otwartego w dniu 1 lipca. W czołówce uplasowali się: 1. Fonteilles — 380 km, 2. Landi — 371 km, 3. Mandard — 361 km, 4. Frowein — 358 km, 5. Lacheny — 351 km.

Skutkiem niekorzystnej pogody dwie następne konkurencje musiano unieważnić, z braku wyników. Z kolei udało się przeprowadzić prędkościowy przelot docelowy 100 km. Najlepsi byli: 1. Roman — 63,8 km/h, 2. Rouviere — 58,8 km/h, 3. Frowein — 57,2 km/h, 4. Pierre — 56,7 km/h, 5. Lacheny — 56,4 km/h. Konkurencja ta przyniosła zmianę na pierwszym miejscu w klasyfikacji ogólnej. Dotychczasowy leader Lepanse ustąpić musiał na rzecz zawodnika niemieckiego Froweina.

W dniu zakończenia zawodów przeprowadzono jeszcze przelot otwarty po wyznaczonym kursie (280°). Najlepsze wyniki uzyskali: 1. Frowein — 240 km, 2. Lepanse — 230 km, 3. Trubert — 197 km, 4. Casnier — 190 km, 5. Van Noorden — 185 km.

Zwycięstwo Froweina w ostatniej konkurencji utrwaliło jeszcze jego pierwsze miejsce w mistrzostwach. Na dalszych miejscach znaleźli się: 2. Lepanse, 3. Landi, 4. Lacheny, 5. Dubs (Szwajcaria), 6. Pierre, 7 .Didion, 8. Marchand, 9. Gasnier, 10. Stephenson (Anglia).

Porażka szybowników francuskich na ich własnym terenie była dla nich niespodzianką równie przykrą jak stosunkowo słaba klasyfikacja czołowego zawodnika i mistrza świata, Gerarda Pierre, który w opinii Francuzów uchodził za bezkonkurencyjnego faworyta. Nie mniejszą niespodzianką był sukces zawodnika NRF, Froweina, który zwycięstwo swe zawdzięcza regularności w wykonywaniu zadań z wynikiem dobrym, choć niekoniecznie najlepszym w poszczególnych konkurencjach. Stara reguła, że w zawodach szybowcowych zwycięża zwykle „najrówniejszy“ zawodnik, została jeszcze raz potwierdzona.

Pomagamy sobie wzajemnie

Odsprzedam następujące roczniki tygodników: „Skrzydła i Motor“ — 1946, 1947, 1948 (brak numerów 12, 45, 47, 48) oraz „Skrzydlata Polska“ — 1945 (od nr. 5), 1946, 1947 i 1948.

MAGDALENA KOJRO
Mińsk — Mazowiecki
ul. Warszawska 97 m 11.

Zdzisław Fiącek — Jawor, ul. Bohaterów Ghetta 9 m 1 (woj. wrocławskie) — odkupi roczniki „Skrzydlatej Polski“ z lat 1953 i 1954.

Marian Łobaza — Przemyśl, ul. 3 Maja 1 — odstąpi następujące roczniki: „Skrzydlatej Polski“ — rok 1945, 1946, 1947, 1948, 1949, 1950 i 1951 bez nr 3 i 1952 bez nr 6 oraz „Skrzydła i Motor“ z lat: 1946, 1947, 1948, 1949 bez nr 15 i 48, 1950 bez nr 32 i 41 oraz 1951 bez nr 25, 29 i 50.

Sergiusz Paszkowski — Kraków, ul. Janowa Wola 9/6 — ma do sprzedania następujące czasopisma: „Skrzydła i Motor“ rocznik: 1946, 1947 (bez nr 20); 1948, 1949 (brak nr 23, 24, 25, 26, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 46, 47, 48, 49, 50); 1950 (brak nr od 27—33 i od 36 do 52); 1952 — jest tylko nr 4, 28, 29, 36, 38, 39, 42, 43, 44, 45, 46, 50; 1953 — jest tylko nr 3, 9, 32, 37, 44; 1954 — jest tylko nr 8. „Skrzydlata Polska“ — rocznik 1945 (bez nr 1), 1946, 1947, 1949, 1950, 1952 — jest tylko nr 1, 7, 11.

★

Bardzo proszę o ogłoszenie w Waszym tygodniku, że mam do sprzedania następujące numery „Skrzydlatej“ z roku 1955: 2, 21, 39, 40, 41, 43, 45, 47, 48 i 51. Z roku 1956: od 1 do 16 oraz od 18 do 25.

Alina Miłosz
Gorzów Wlkp.
ul. Walczaka 15 m 11

★

Odsprzedam roczniki „SIM-u“ i „Skrzydlatej Polski“. Roczniki „Skrzydlatej“: 1946, 1947, 1948 i 1952 (kompletne w twardej okładce). W roczniku 1953 brak numerów: 13, 30 i 31, w roczniku 1954 brak 10 numerów. Roczniki „SIM-u“: 1946 (od 1 do 28 numeru) oraz kompletne z lat 1950, 1952, 1953 i 1954.

Henryk Kolasa
Nowy Targ
ul. Gazdów 5

LOTNICZE REKORDY ŚWIATOWE (16)

Klasa E — Śmigłowce

Długotrwałość lotu z lądowaniem w miejscu startu

— D. H. Jensen i W. C. Doods (USA) na śmigłowcu „Sikorski R-5A“ z silnikiem Pratt — Whitney, we Wright Field (Ohio), dnia 14.11.1946 r. **5 h 57 min**

Uwaga: Ostatnie wydanie Kodeksu Sportowego FAI nie przewiduje dla Klasy E — Śmigłowce, ustanawiania rekordów w konkurencji długotrwałości lotu. Podany wyżej wynik publikowany był w oficjalnej tabeli rekordów FAI po raz ostatni w 1952 r.

Odległość w obwodzie zamkniętym

— D. H. Jensen i W. C. Doods (USA), na śmigłowcu „Sikorski R-5A“ z silnikiem Pratt — Whitney, w stanie Ohio, dnia 14.11.1946 r. **1 000,0 km**
— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu „SE-3-120“, z silnikiem Salmson 9-NH, dnia 2.7.1953 r. **1 252,572 km**

Odległość w linii prostej

— F. T. Cashman i W. E. Zins (USA), na śmigłowcu „Sikorski R-5A“ z silnikiem Pratt — Whitney, z Dayton do Bostonu, dnia 22.5.1946 r. **1 132,337 km**
— E. J. Smith (USA), na śmigłowcu „Bell 47-D1“ z silnikiem Franklin, z Worth do New York, dnia 17.9.1952 r. **1 958,796 km**

Wysokość

— Cassel (USA), na śmigłowcu „Sikorski R-5A“ z silnikiem Pratt — Whitney, w Dayton, dnia 10.2.1947 r. **5 842 m**
— Hubert D. Gaddis (USA), na śmigłowcu „Sikorski S-52-1“ z silnikiem Franklin, w Bridgeport, dnia 21.5.1949 r. **6 468 m**
— Russel M. Dobyns (USA), na śmigłowcu „Piasecki YH-21“ z silnikiem Wright R-1, w Dayton, dnia 2.9.1953 r. **6 739 m**
— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu SE „Alouette“ z silnikiem Turbomeca Artouste II, w Bue, dnia 6.6.1952 r. **8 209 m**

Prędkość na bazie 3 km

— B. H. Arkell (Wielka Brytania), na śmigłowcu „Fairey G“ z silnikiem Alvis Leonides 16, w Berkshire, dnia 28.6.1948 r. **200,0637 km/h**
— Harold E. Thompson (USA), na śmigłowcu „Sikorski S-52-1“ z silnikiem Franklin, w Cleveland, dnia 27.4.1949 r. **208,494 km/h**
— Billy J. Wester (USA), na śmigłowcu „Sikorski XH-39“ z silnikiem Turbomeca Artouste II, w Windsor Lecks, dnia 26.8. 1954 r. **251,067 km/h**

Prędkość na trasie 100 km

— Harold E. Thompson (USA), na śmigłowcu „Sikorski S-52-1“ z silnikiem Franklin, w Milford, dnia 6.5.1949 r. **197,545 km/h**

Prędkość na trasie 500 km

— Jean Boulet (Francja), na śmigłowcu „SE-3-120“ z silnikiem Salmson 9-NH, dnia 2.7.1953 r. **107,193 km/h**

Prędkość na trasie 1 000 km

— D. H. Jensen i W. C. Doods (USA), na śmigłowcu „Sikorski R-5A“ z silnikiem Pratt — Whitney, w stanie Ohio, dnia 14.11.1946 r. **107,251 km/h**

KLASA E — ŚMIGŁOWCE

Rekordy z obciążeniem użytecznym

Obciążenie użyteczne 2 000 kG
Wysokość

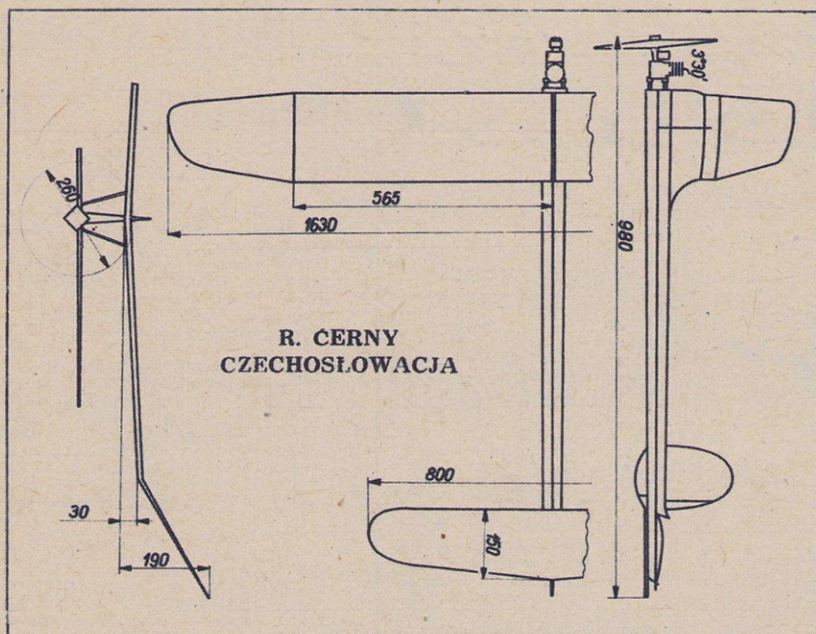
— Georgij Tinjakow i Jegor Miluticzew (ZSRR), na śmigłowcu „Latający Wagon“ (Jak-24) z dwoma silnikami „ASz 82-B“, w Moskwie, dnia 17.12. 1955 r. **5 082 m**

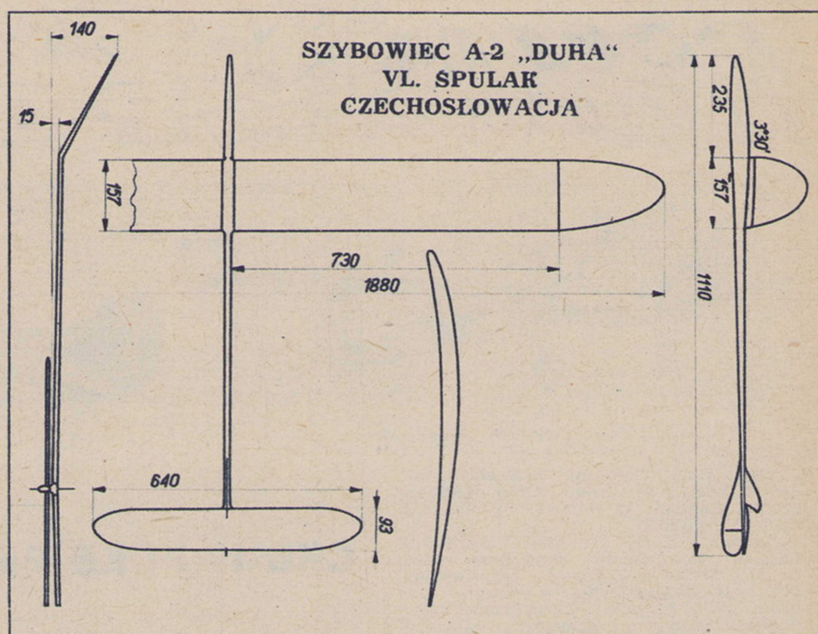
Uniesienie maksymalnego obciążenia użytecznego na wysokość 2 000 m

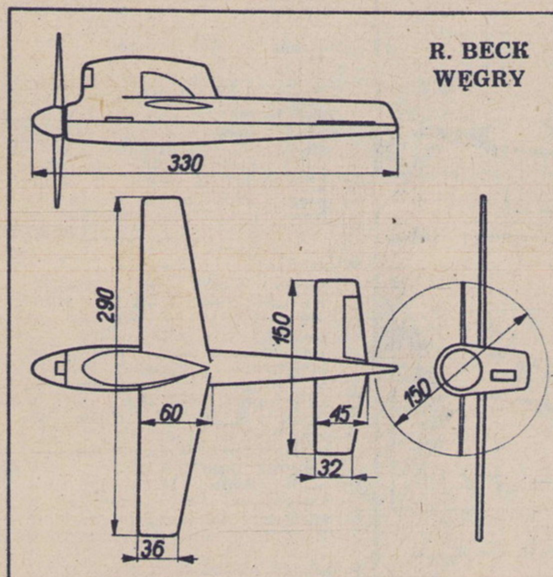
— Jegor Miluticzew i Georgij Tinjakow (ZSRR), na śmigłowcu „Latający Wagon“ z dwoma silnikami „ASz 82-B“, w Moskwie, dnia 17.12.1955 r. **4 000 kG**

(cdn)

ZWYCIĘSKIE MODELE Z V MIĘDZYNARODOWYCH ZAWODÓW NA WĘGRZECH

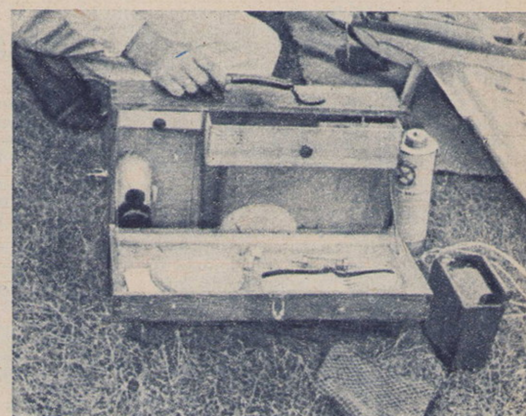




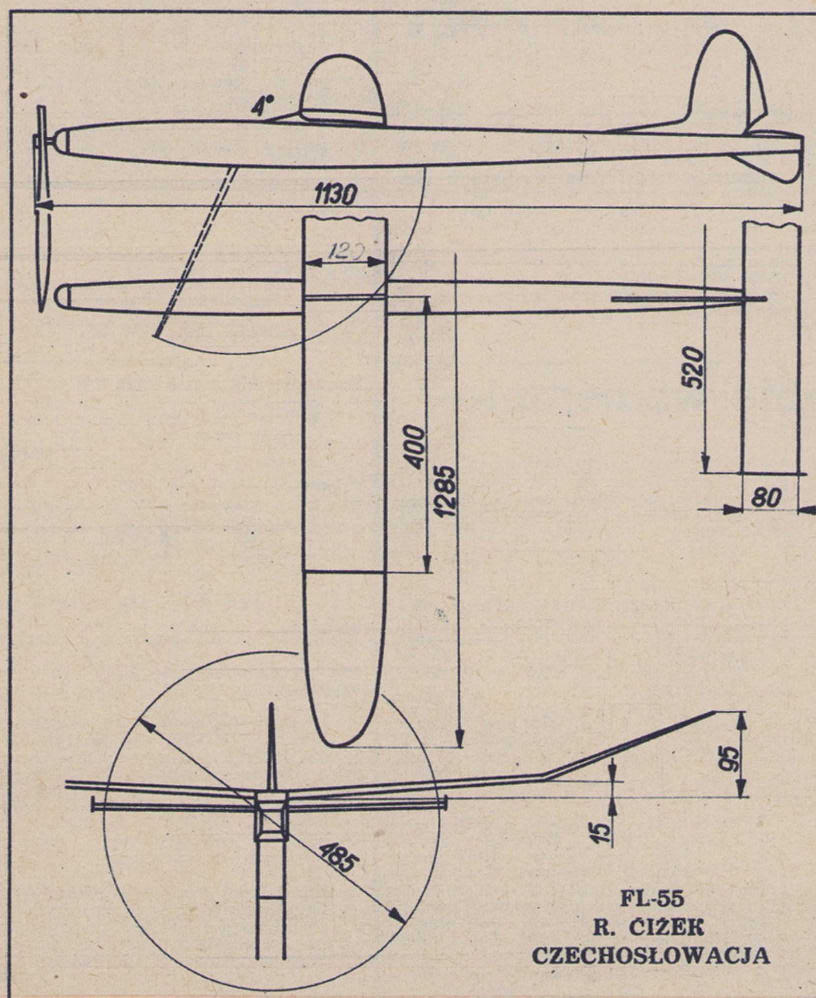


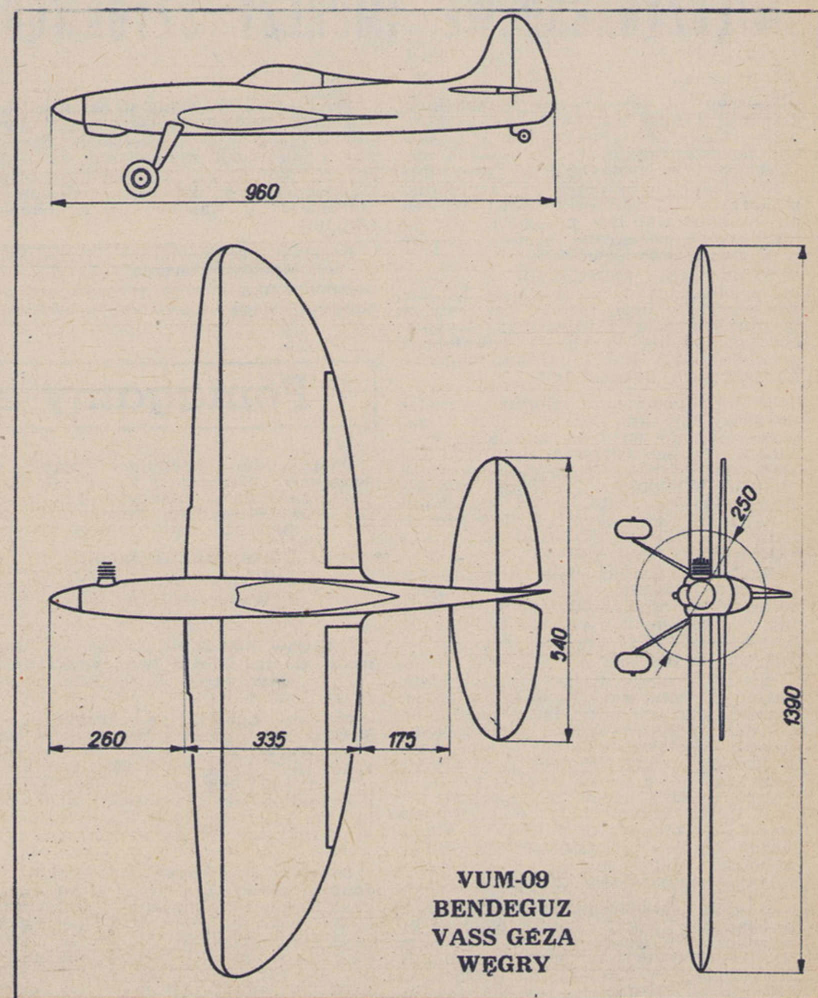


Czechosłowackie modele akrobacyjne na uwięzi.



Dobrze opracowana „apteczka" startowa modelarzy Węgier. Foto: Szajewski (2).





WAŻNIEJSZE IMPREZY SPADOCHRONOWE

TADEUSZ MALINOWSKI (4)

Sklasyfikowane czasy spadania wahały się w granicach 40 do 50 sekund. Na pierwszym miejscu uplasowała się Monique Laroche. Drugim był Michel Tournier, 3. Raymond Cherfallot — wszyscy po 200 pkt, 4. Pierre Mas, 5. Henri Violin, 6. Odette Rousseau, 7. Jean-Louis Potron, 8. Max Croz, 9. Michel Broulom — po 190 pkt, 10. Jean Foidevin. Ostatni zawodnicy otrzymali po 150 pkt.

III konkurencja: skok z wysokości 1 800 m na dokładność przebytej odległości podczas spadania przy użyciu sekundomierza. Regulaminowa wysokość otwarcia spadochronu 500 m, za którą zawodnik otrzymywał 200 pkt Poniżej 400 m i powyżej 600 m 200 pkt. Klasyfikacja pierwszych 10 skoczków: 1. Michel Tournier, 2. Sam Chasac, 3. Max Croz, 4. Raymond Cherfallot, 5. Marcel Cledassou, 6. Monique Laroche — wszyscy po 200 pkt, 7. Jean-Louis Potron, 8. Michel Sauerbach — 190 pkt, 9. Jacques Vincent, 10. Georges Sebastianoff — po 180 pkt.

W czasie rozgrywania poszczególnych konkurencji skoczek miał inicjatywę w naprowadzaniu samolotu. Ślizgi można było wykonywać do wysokości 100 m. Czas spadania liczono od chwili oddzielenia się zawodnika od skrzydła samolotu do momentu całkowitego otwarcia się czaszy. Czas spadania określano przy pomocy dalmierzy. Po obliczeniu wyników trzech konkurencji największą ilość punktów, bo 651 uzyskała Monique Laroche, zdobywając jednocześnie tytuł Spadochronowego Mistrza Francji na rok 1953. Drugim był Jean-Louis Potron — 606 pkt, 3. Michel Tournier — 578 pkt, 4. Jean Gloess — 575,5 pkt, 5. Sam Chasac — 564 pkt.

I Spadochronowe Mistrzostwa Francji pozwoliły krytycznie spojrzeć na umiejętności poszczególnych skoczków, zwłaszcza pod względem technicznym. Ze szczególnym naciskiem wymagano od zawodników używania sekundomierza. Uczestnicy mistrzostw oceniając poszczególne konkurencje uznali je za mało trudne, proponując zastąpienie w przyszłości drugiej konkurencji punktowaniem stylu spadania lub wprowadzenia obowiązkowych figur podczas spadania. Wszyscy uczestnicy byli w wieku od 21 do 27 lat z wyjątkiem Jeana Gloessa, który miał lat 44, przy czym sport spadochronowy zaczął uprawiać w 40 roku życia. 28 zawodników wykonało do czasu mistrzostw 5 885 skoków. Szczególnie dobrze wypadły kobiety: poza pierwszym miejscem Monique Laroche, Odette Geogel zajęła siódme miejsce, a Odette Rousseau dziewiętnaste miejsce. Mistrzostwa przeprowadzono bez żadnego wypadku. Warto dodać, że skoki wykonywano z samolotu typu „Stampe", a niemal wszyscy zawodnicy posługiwali się płaskim stylem spadania. Bardzo dobre wyniki uzyskane na mistrzostwach skoczkowie zawdzięczają wypracowanej od wielu lat francuskiej szkole spadochronowej, która w ostatnim czasie postawiła technikę skoku na bardzo wysoki poziom.

Sport spadochronowy we Włoszech jest uprawiany od wielu lat i ma licznych entuzjastów. Jednak dopiero 4 lipca 1954 roku pod patronatem aeroklubu narodowego odbyły się

I SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA WŁOCH,

które zostały zorganizowane przez Aero Club di Perugia, w oparciu o regulamin II Spadochronowych Mistrzostw Świata. Wzięło w nich udział 15 zawodników, w tym 3 kobiety. Mistrzostwa przeprowadzono w trudnych warunkach meteorologicznych, co poważnie wpłynęło na osiągnięcia startujących.

W wyniku rozegranych konkurencji spadochronowym mistrzem Włoch na rok 1954 został Lucio Boschi, zdobywając 405 pkt. Drugie miejsce zajął Angelo Margola, uzyskując 355 pkt. Spośród trzech kobiet najlepsza była Anty Alfano — 109 pkt. Z ciekawszych rezulatów należy wymienić skok Boschi z wysokości 600 m, zakończony lądowaniem w odległości 13,70 m od środka krzyża. Na wyróżnienie zasługuje również czas opóźnienia otwarcia spadochronu rzędu 19 sekund, podczas skoku wykonanego przez Persevalli'ego z wysokości 1 500 m, bowiem wielu zawodników mieściło się jedynie w granicach 15 sekund. Ponadto dobrą technikę skoku ze spadochronem pokazali tacy skoczkowie jak Rinaldi, Clivio, Zamboni, Ghisilieri i Tosi.

Zawodnicy startujący w mistrzostwach skakali ze spadochronami typu „Lisi" z samolotu „Fairschild".

I Spadochronowe Mistrzostwa Włoch były poważnym krokiem nie tylko w popularyzacji sportu spadochronowego, ale sprawdzeniem poziomu, a ponadto miały wyłonić najlepszych skoczków na zbliżające się II Spadochronowe Mistrzostwa Świata we Francji. Na mistrzostwach w Perugii obecny był prezes Aeroklubu Włoch, gen. Rossanigo, który żywo interesował się przebiegiem poszczególnych konkurencji.

Zasadniczo w roku 1953 miały się odbyć II Spadochronowe Mistrzostwa Świata, przy czym troska wokół ich zorganizowania ciążyła na Aeroklubie Francji, bowiem w ostatnich mistrzostwach w 1951 roku w Jugosławii Pierre Lard i Monique Laroche zostali oficjalnymi mistrzami w klasyfikacji męskiej i kobiecej. Dlatego też francuskie organizacje spadochronowe opracowały nowy regulamin II Spad MŚ. Jednak podczas omawiania go w czerwcu w La Haye, uczestniczące państwa w konferencji określiły, że Francja proponuje w sposób przesadny skoki z 80-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu. W związku z tym Francuzi przedstawili kontrpropozycje i zmniejszyli czas spadania do 60 sekund. Trzeba dodać, że przeważająca większość państw proponowała opóźnienia rzędu 15—20 sekund. W związku z odrzuceniem przedstawionego projektu regulaminu, Francuzi zdecydowali się nie brać udziału w takich mistrzostwach, w których poziom konkurencji byłby równy kwalifikacjom skoczka sportowego II stopnia. Odmowa Francji pociągnęła za sobą odwołanie w 1953 roku zapowiedzianych mistrzostw świata.

Dopiero następnego roku w dniach od 2 do 8 sierpnia odbyły się we Francji w Saint Yan

II SPADOCHRONOWE MISTRZOSTWA ŚWIATA,

w których wzięło udział 31 uczestników z 7 państw (w tym dwie kobiety: CZECHOSŁOWACJA — Hotek, Jehlicka, Kaplan, Koubek i Krivan, FRANCJA — Chasac, Cledassou, Lard, Laroche i Mas, JUGOSŁAWIA — Damnjanovic, Martinovic, Milicevic, Polican i Prentic, STANY ZJEDNOCZONE — Mason, WIELKA BRYTANIA — Harrison, Hay, Hoffman, Moloney i Wood, WŁOCHY — Boschi, Milani, Fersevalli, Riccitelli i Rinaldi, ZWIĄZEK RADZIECKI — Fedczyszyn, Kosinow, Mariutkin, Nejmark i Sieliwierstowa. Ponadto: Austria, Belgia, Hiszpania, Niemiecka Republika Federalna i Polska wysłały swoich obserwatorów.

Na program mistrzostw złożyły się trzy konkurencje:

I. 4 sierpnia — skok z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem na celność lądowania do koła o promieniu 200 m. Punktacja za opóźnienie 20 sekund + 100 pkt. Za każdą dziesiątą sekundy wcześniejszego lub późniejszego otwarcia spadochronu — 5 pkt. Za lądowanie w środku koła (krzyż o ramionach 15 m × 1,5 m) + 200 pkt, natomiast za każdy metr od niego — 1 pkt. W tej konkurencji skoczkowie obowiązani byli wykonać po dwa skoki. A oto niektóre wyniki: Mariutkin — 30,58 m i 57,22 m, Cledassou — 82 m i 68 m, Lard — 125 m i 200 m, Kosinow — 9,86 m i 131,2 m, Laroche — 280 i 30,22 m, Sieliwierstowa — 6,39 m i 350 m. Zwycięzcą konkurencji został Iwan Fedczyszyn, który lądował w odległości 6,1 m i 4,61 m od celu, uzyskując 282,5 pkt, 2) Mariutkin — 246 pkt, 3) Chasac — 217 pkt, 4) Krivan — 202,5 pkt. Po pierwszej konkurencji zapanowała w drużynie francuskiej pewnego rodzaju konsternacja, bowiem poziom skoczków radzieckich jak i skuteczność ich spadochronów okazały się zbyt wyraźne.

II. 5 sierpnia — skok z wysokości 600 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania do koła o promieniu 200 m. Punktacja za dokładność lądowania jak wyżej. Również i ta konkurencja przewidywała dwa skoki. I tym razem na pierwszym miejscu uplasował się Iwan Fedczyszyn



Zawodnik jugosłowiański Milicevic.

wykonując skoki, których średnia wyniosła 5,16 m i 194,5 pkt. Drugim był także Mariutkin — 12,41 m i 187,5 pkt, trzecim Chasac — 14,5 m i 185,5 pkt. Sieliwierstowa zajęła 10 miejsce, nie będąc już zagrożoną przez Laroche, która zdenerwowana i bez formy wykonała oba skoki poza kołem, zajmując 28 miejsce i 20,5 pkt. Najlepszy skok w tej konkurencji osiągnął skoczek jugosłowiański Milicević, lądując w odległości 2,57 m od środka krzyża. W drugim jednak skoku nie dorównał pierwszemu. Tego dnia skoczkowie radzieccy skakali na spadochronach okrągłych — o czaszach wielobarwnych.

III. 6 sierpnia — skok z wysokości 1 500 m z 20-sekundowym opóźnionym otwarciem spadochronu, przy czym zawodnik winien w ciągu 3 sekund ustalić stałe położenie ciała w czasie spadania; dopuszczalne były zwroty o 90° w lewo i w prawo. Styl — twarzą do ziemi. Punktacja za każdą dziesiątą sekundy opóźnienia ustalenia prawidłowego położenia — 2 pkt. Natomiast za 3 sekundy + 100 pkt. Za opóźnienie 20 sekund również + 10 pkt z tym, że za każdą dziesiątą sekundy wcześniejszego lub późniejszego otwarcia — 5 pkt. W tej konkurencji obowiązywał jeden skok. Zasłużone zwycięstwo w niej odniosła Monique Laroche zdobywając 200 pkt na 200 możliwych. Zaprezentowała ona piękny styl spadania, wzbudzając zrozumiałe uznanie wśród wszystkich skoczków. Wśród 11 pierwszych miejsc tej konkurencji znaleźli się wszyscy Francuzi. Ze skoczków radzieckich Fedczyszyn zajął 3, a Mariutkin 14 miejsce.

W dniu otwarcia mistrzostw pilot Michel Berlin pokazał ładną akrobację na samolocie typu „Stampe". Następnie dwóch spadochroniarzy francuskich wykonało skok z 25-sekundowym opóźnieniem, otwierając spadochrony w tak zwanej pozycji „na baczność", niemal przed frontem zebranych widzów. Jeden z nich, Pierre Mas, utrzymując ciągle stałe położenie ciała podczas spadania otworzył spadochron na wysokości 150 m, wzbudzając dreszcz emocji i ogromny zachwyt wśród publiczności.

W mistrzostwach używano samolotów włoskich — „Argus", angielskich — „Rapide" i francuskich „Stampe". Jeśli chodzi o spadochrony, to skoczkowie czechosłowaccy, jugosłowiańscy i radzieccy skakali ze spadochronami kwadratowymi i okrągłymi. Zawodnicy francuscy i Amerykanin Mason mieli spadochrony: „EFA", „Aviorex", „Aerazur" i „Pioneer". Anglicy byli zaopatrzeni w sprzęt firmy Goreless, a Włosi w spadochrony typu „Lisi".

W pierwszym dniu mistrzostw Włoch Riccitelli złamał nogę przy lądowaniu, a Jugosłowianie Martinovic i Milicevic odnieśli lekkie obrażenia. Czechosłowak Koubek miał wypadek, bowiem nie otworzył mu się spadochron główny po 20 sekundach spadania. Dopiero w 23 sekundzie po otwarciu zapasowego spadochronu rozwinęła się czasza główna i w efekcie lądował na dwóch spadochronach.

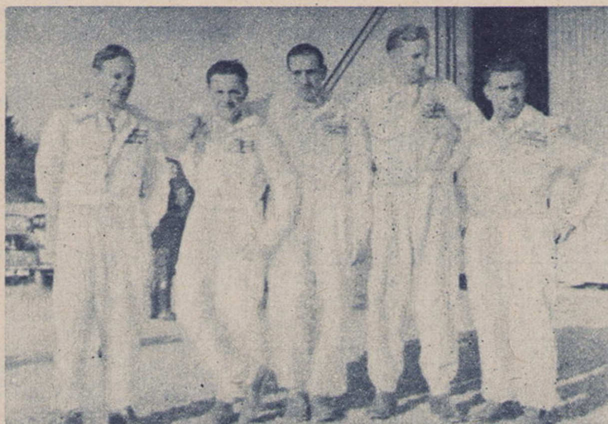
Zwycięzcą II Spadochronowych Mistrzostw Świata został Iwan Fedczyszyn (ZSRR) zdobywają 672 pkt. Drugie miejsce zajął Wasyl Mariutkin (ZSRR) uzyskując 610,5 pkt. Trzeci był Sam Chasac (Francja), który wywalczył sobie 582,5 pkt. 4. Piotr Kosinow (ZSRR) — 579 pkt, 5. Mladen Milicevic (Jugosławia) — 551 pkt, 6. Jehlicka (CSR) — 550 pkt, 7. Krivan (CSR) — 534,5 pkt. 8. Damnjanovic (Jugosławia) — 527 pkt, 9. Sieliwierstowa (ZSRR) — 522 pkt, 10. Kaplan (CSR) — 514 pkt, 13. Lard (Francja) — 453, 17. Moloney (Wielka Brytania) — 400,5 pkt, 19. Laroche (Francja), 383,5 pkt, 21, Mason (Stany Zjednoczone) — 348,5 pkt. 22. Boschi (Włochy) — 339 pkt. 29. Persewalli — 159,5 pkt.

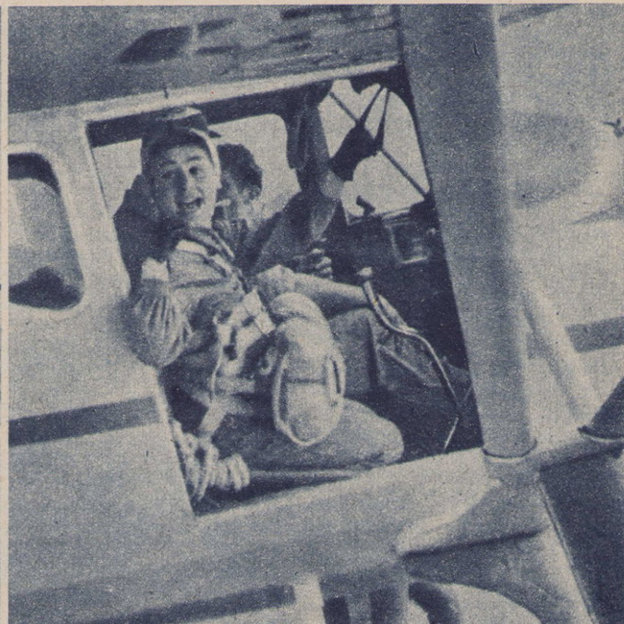
W klasyfikacji drużynowej pierwsze miejsce zajęła ekipa Związku Radzieckiego zdobywając 1 861,5 pkt. Skoczkowie ci pokazali wysoki poziom techniki skoku ze spadochronem, a szczególnie zdobyli sobie uznanie za celność lądowania, potwierdzając tym samym wysoką klasę sportową.

Na drugim miejscu uplasowali się skoczkowie czechosłowaccy, którzy uzyskali 1 598,5 pkt. Jeżeli skoczków radzieckich uważano za groźnych rywali Francuzów, to Czechosłowaków nie brano pod uwagę. Tym bardziej odniesiony przez nich sukces zasługuje na wyróżnienie.

Trzecie miejsce zdobyła drużyna Francji — 1 487 pkt. Skoczkowie francuscy pokazali piękną technikę spadania oraz wysoki poziom dokładności otwarcia spadochronu. Ich mistrzostwo w tym było wyraźne. Słabą ich stroną było za to nieodpowiednie obliczanie wyskoku, które w ujemnym stopniu odbiło się w celności lądowania.

(cdn)





U góry: Skoczkowie spadochronowi Wielkiej Brytanii na lotnisku w Saint Yan. Z prawej: Najlepszą lokatę wśród kobiet na I Spadochronowych Mistrzostwach Włoch uzyskała Anty Alfano, którą widzimy przed startem w kabinie samolotu „Fairchild".

Dyskusje i polemiki

ECHO ALARMU

Zbieg okoliczności zrządził, że uczestniczyłem w naradzie aparatu kierowniczego lotnictwa sportowego, poświęconej omówieniu wypadków lotniczych. Gdy opuszczałem miejsce obrad ogarnęła mnie przykra świadomość, że nasze lotnictwo sportowe cierpi na ciężką chorobę. Choroba ta jest tym bardziej niebezpieczna, że zadawniona. Toczy ona ten wielki organizm od kilku lat bez jakiegokolwiek leczenia, a dopiero jej ostateczne objawy — jak zagrożone życie ludzkie i lekkomyślne narażanie majątku narodowego na milionowe straty spowodowało, że rozpoczęto „bić na alarm".

Odprawa warszawska nie doprowadziła do wyciągnięcia wniosków z opisywanej przez poszczególnych kierowników sytuacji, jaka panuje na ich odcinkach pracy i to w poważnym stopniu umniejszyło sens narady. Miała po większej części charakter wyłącznie informacyjny, a trudno przypuszczać, że w takim właśnie celu była zwołana. Dyskusja, jaka w czasie narady się wywiązała, wykazała, że ani władze centralne ani kierownictwo terenowe nie jest w stanie lub nie chce sobie odpowiedzieć na pytanie, gdzie leżą kluczowe źródła uwidaczniającego się coraz bardziej zła i że każda z tych stron dąży wyłącznie do zrzucenia z siebie odpowiedzialności za zaistniały stan rzeczy. Odprawa nie skonkretyzowała postulatów walki z wypadkami, a proponowane środki zapobiegawcze po większej części przypominały bardzo popularne u nas „leczenie zębów weramonem".

Przyczyny wypadków lotniczych są liczne i bardzo różnorodne. Ich źródła są często głęboko ukryte. Dlatego też nie wolno upraszczać sobie ich rozpatrywania, gdyż takie ułatwienia sprowadziły nas na manowce. Świadczą o tym fakty.

Jeden z szanowanych powszechnie pracowników lotnictwa, członek KBWL, wyraził się w sposób następujący: „Doszliśmy do tego, że ludzie u nas mogą się spokojnie zabijać. Jeżeli bowiem pilot poniósł śmierć — nie ma nikogo, kogo można by pociągnąć do odpowiedzialności". Wszystkich odpowiedzialnych osłaniają mury dokumentów asekuracyjnych. Wróćmy jednak do odprawy.

Jako pierwszy omawiany był wypadek instruktora Jęczmyka ze Stalinogrodu. Instruktor Jęczmyk ukończył kilka lat temu kurs pilotażu, a wkrótce potem kurs instruktorów samolotowych. Zdaniem kierownictwa — z pracy wywiązywał się wzorowo. Jego technika pilotażu i postawa moralna nie budziły najmniejszych zastrzeżeń. Nagle po wypadku instr. Jęczmyk stał się pierwszej wody „chuliganem powietrznym" i to — jak wyraził się kpt. Michnowski — „tym groźniejszym, że maskującym się przez cały okres swego latania". Wyciągnięcie z tego wypadku takiego wniosku jest co najmniej śmiesznie, naiwne i zarazem oburzające, nie mówiąc już o tym, że świadczy ono o całkowitym ignorowaniu znajomości elementarnych wiadomości o w pewnym sensie specyficznej psychice ludzi powietrza i psychologii jako nauce w ogóle.

Uważam, że życie ludzkie jest za drogie, aby przechodzić nad jego utratą do porządku dziennego, jak to w tym i podobnych temu wypadkach ma miejsce. Sprawa instr. Jęczmyka nie skończyła się, moim zdaniem, wydaniem przez KBWL orzeczenia o wypadku ani też w/w stwierdzeniem kierownika Aeroklubu Stalinogrodzkiego. Gdyby bowiem tak było, możemy być pewni, że nie ustrzeżemy się od podobnych wypadków żadnymi pół — i ćwierć środkami w rodzaju montowania na każdym samolocie barografu lub kilkakrotnym w roku zdawaniem przez cały personel latający egzaminów z OIWL.

W czasie dyskusji mjr Łagoda zażądał bardzo surowego traktowania przejawów chuligaństwa, proponując przekazywanie wszystkich takich przypadków prokuraturze. Wypowiedź ta nasunęła mi dosyć niespodziewane i złośliwe pytanie: — Czy na sali znajdował się w tej chwili pilot, który z czystym sumieniem mógłby wstać i powiedzieć, że podczas swej kariery lotniczej nigdy nie zdarzyło mu się popaść w kolizję z istniejącymi przepisami w sposób mniej lub więcej podobny jak to miało miejsce w przypadku instr. Jęczmyka? Najmocniej przepraszam, jeżeli kogoś skrzywdzę, ale sądzę, że wszystkich uczestników narady uczciwość przykułaby do krzeseł. Jeżeli w tym miejscu mam rację, to wystarczy tylko przypomnieć sobie okoliczności jakie naszym „wybrykom młodości" towarzyszyły i po większej części mamy odpowiedź na pytanie, gdzie leży istotna przyczyna złamania przez instr. Jęczmyka obowiązujących przepisów, co przy jego niedoszkoleniu doprowadziło go do kalectwa, a ucznia pozbawiło życia.

Moim zdaniem istnieją dwa rodzaje chuligaństwa. Pierwszy — to wyraźny wstręt niektórych charakterów do wszystkiego co reguluje ład i porządek życia w ogóle, a w szczególności wyłamywanie się spod rozsądnej logiki na korzyść dawania upustu swemu awanturniczemu temperamentowi. Drugi — jest bardziej skomplikowany i nie pozwoli się sprecyzować w jednym zdaniu. Spróbujmy spojrzeć na ten rodzaj „chuligaństwa" z zachowaniem perspektywy jego rozwoju, a dojdziemy do wniosku, że zalążkiem tej epidemii jest bardzo pożądana i zarazem nieunikniona cecha charakteru wszystkich tych, którzy znaleźli się w naszych szeregach nie z przypadku, a są pilotami z prawdziwego zdarzenia.

Młody pilot, najczęściej nie zdając sobie nawet z tego sprawy, jest zamiłowany w lotnictwie dzięki silnym wrażeniom jakich dostarcza mu przebywanie w powietrzu. Te niezwykłe emocje działają na młody organizm jak opium. Jeżeli dodamy do tego zupełnie normalną u młodych, zdrowych ludzi ambicję ujrzenia siebie w aureoli sławy — mamy wszystkie te przyczyny, które w naszych warunkach ludzi wartościowych czynią samobójcami, a często nawet zabójcami.

Czy ciekawe świata dziecko, które korzystając z nieuwagi matki, pomimo kilkakrotnych upomnień wychyliło się zbyt mocno poza okno — można winić za jego śmierć czy kalectwo? Absurdem byłoby twierdzić, że tak. Podobną niedorzecznością byłoby obciążanie winą za swoje kalectwo wyłącznie instr. Jęczmyka, a jak sięgniemy pamięcią wstecz „Jęczmyków" było u nas w ostatnich latach wielu. Może nawet sami do nich należymy, z tą tylko różnicą, że możemy sobie pogratulować całości kończyn.

A oto drugi wypadek. We Wrocławiu skoczek spadochronowy zaczepił uchwytem o wystającą z kadłuba samolotu Po-2 dźwignię steru wysokości, w wyniku czego przedwcześnie otwarty spadochron wciągnął go na statecznik w sposób uniemożliwiający pilotowi sterowanie samolotem, a skoczkowi odcięcie się od wiążącej go ze statecznikiem poziomym uprzęży. . Skoczek i pilot żyją, dzięki przytomności umysłu tego ostatniego oraz korzystnym okolicznościom zderzenia się samolotu z ziemią.

W miejscu wniosków zebranych na odprawie o konieczności zabezpieczenia wystającej dźwigni owiewką pragnę podsunąć myśl, czy nie skuteczniej byłoby wrócić do zarzuconego przed 20 laty systemu wyrzucania skoczków polegającego na tym, że skoczek od chwili startu stoi na skrzydle trzymając się pozbawionego jakichkolwiek wystających części zastrzału. System ten co prawda jest nieco przestarzały, ale za to kto wie czy powrót do niego nie byłby skuteczniejszy od „unowocześnienia" dziadka Po-2 owiewkami. Na podobny pomysł wpadł już zresztą 6 lat temu instr. Piętka z Częstochowy, demonstrując swój oblepiony owiewkami Po-2 na zawodach regionalnych w Gliwicach i z uwagi na to, że pomysł ten nie znalazł w owym czasie zastosowania, należy przypuszczać, że i dzisiaj tego rodzaju koncepcje są skazane na fiasko.

W czasie przerwy między obradami podczas jednej z rozmów z przedstawicielem Zarządu Głównego zainteresowałem się programem dorocznych Samolotowych Mistrzostw Polski. Dowiedziałem się, że zamiary Rady Samolotowej odnośnie włączenia do programu mistrzostw lotu okrężnego spaliły na panewce. Przyczyną zrezygnowania przez organizatorów z takiego rozwiązania próby nawigacyjnej jest ponoć niemożliwość organizacyjnego zabezpieczenia lotu wieloetapowego przez ZG LPŻ. Uważam, że warto by się zastanowić, gdzie leży przyczyna tego, że zaledwie kilka lat po wojnie lotnictwo sportowe było stać na tego rodzaju imprezę, a po tylu korzystnych reorganizacjach, wzbogacen o dorobek kilkunastoletniej pracy — stoimy bezradni wobec wykonania zadań, na które stać nas było w ciężkim okresie powojennym.

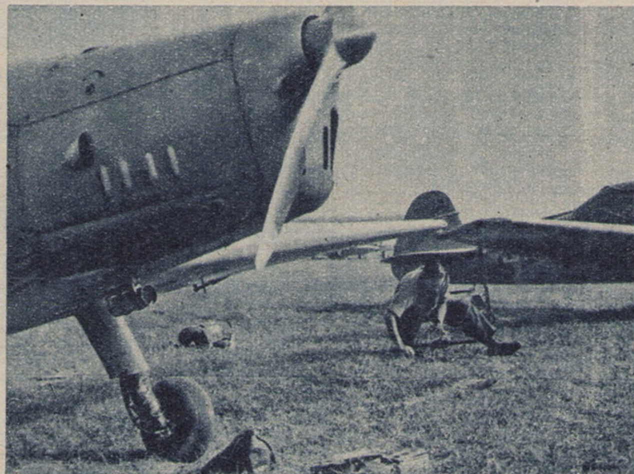


Foto: B. Koszewski

Mankamentów, niedociągnięć i nieudolności organizacyjnej jest wokół nas i w nas samych dużo. Nie pora jednak na wzajemne obwinianie się, a najwyższy czas na konkretną działalność w celu zapobieżenia wypadkom, które są konsekwencją wielu niedorzeczności w jakie nasze lotnictwo sportowe popadło. Sytuacja jest zbyt poważna na to, abyśmy mogli sobie pozwolić na dalsze wzajemne okłamywanie się i miast radzić nad tym, czy celowe jest oddawanie kilkudziesięciu godzin resursu kierownikom wyszkolenia z przeznaczeniem na loty „śledcze" lub czy urządzać egzaminy okresowe raz do roku, czy też co kwartał — powiedzmy sobie otwarcie, że nasze lotnictwo sportowe, o ile chce w ogóle dalej istnieć, musi przejść gruntowną reorganizację. Dyskusja powinna się toczyć nad kierunkiem tej reorganizacji, nad nowymi formami, które należy wypracować, aby popełnione błędy naprawić.

Moim zdaniem, aby zapobiec na przyszłość podobnym „żniwom" jakich doczekaliśmy się w ostatnich latach, a szczególnie bogatym „zbiorom" ostatnich miesięcy, należy:

1. Podporządkować wszystkie sprawy lotnictwa sportowego Aeroklubowi PRL i Zarządowi Lotnictwa Cywilnego. Zarząd Lotnictwa przy tym należy usamodzielnić od PLL „Lot".
2. Dobić się u kompetentnych władz pomocy w unowocześnieniu sprzętu lotniczego, nawet gdybyśmy musieli zrezygnować z ilości na korzyść jakości.
3. Podstawowe wyszkolenie lotnicze, z wyjątkiem przypadków sporadycznych, prowadzić w szkołach pilotażu — stawiając przed aeroklubami zadania treningowo-wyczynowe.
4. Usportowić programy wyszkolenia (zwłaszcza podstawowego wyszkolenia samolotowego) i uczynić je bardziej atrakcyjnymi.
5. Opracować nowe prawo i przepisy lotnicze, wzorując się na doświadczeniach lotnictwa sportowego krajów z nami zaprzyjaźnionych i bazując na dokładnej analizie historycznej naszego sportu lotniczego.
6. Zwiększyć wymagania w stosunku do kadry instruktorskiej, poszerzając je o
   a) odpowiedni staż (prosze nie mylić z nalotem)
   b) odpowiedni poziom intelektualny i kulturalny
   c) walory pedagogiczne.
7. Stopniowo ujawnić działalność KBWL i zwiększyć nad nią nadzór prokuratorski.

Jestem głęboko przekonany, że takie zmiany mogą nas ożywić. Nie miejmy jednak złudzeń, że najradykalniejsze i najwłaściwsze nawet posunięcia zmienią sytuację natychmiast. Prawdopodobnie będziemy musieli odczekać taki sam okres na zebranie plonu, jak długo czekaliśmy na owoc naszych przedsięwzięć sprzed kilku lat.

RYSZARD KOSIOŁ

O lepsze wykorzystanie Żaru

ŻAR jest szkołą, która ma zapoznać pilotów z lataniem w górach i zdobywaniem warunków czasowych do Srebrnych Odznak szybowcowych w lotach żaglowych lub na termice. Szkoła posiada ku temu warunki i zadanie swoje spełniałaby całkowicie, ale tylko wtedy, gdyby o to starały się również aerokluby. Założeniem szkolenia na Żarze jest, że piloci tam przyjeżdżający muszą mieć co najmniej 10 godzin wylatanych, bowiem warunki w terenie górskim są całkowicie odmienne od warunków w terenie płaskim. Poza tym pilot powinien mieć opanowaną technikę pilotażu w ramach wyszkolenia podstawowego minimum na dobrze, ponieważ wyślizg czy ześlizg w zakręcie lub krążeniu może spowodować wypadek groźny w skutkach nie tylko dla szybowca, ale i dla niego samego, gdyż szybowiec w locie zboczowym znajduje się stale w bliskim sąsiedztwie ziemi.

Obliczenie do lądowania i samo lądowanie pod stok przy różnych kierunkach wiatru również sprawia pilotom bardzo duże trudności. Zdarza się, że niektórym nie starcza lądowiska do lądowania i siadają na okolicznych polach uprawnych, rozbijając sprzęt. Czy pilot, który wylatał 4—5 godzin po kręgu nad lotniskiem lub pilot, który faktycznie legitymuje się 8—10 godzinami, ale z tego samodzielnie wylatał tylko 2 godziny na „ABC" i „Salamandrze", resztę natomiast — jako pasażer na dwusterze, może szybko opanować zasady latania w górach? Moim zdaniem — nie. Nic więc dziwnego, że instruktor widząc zasadnicze błędy pilotażowe nawet w lotach ślizgowych na „Salamandrze" — boi się wypuścić takiego pilota na „Komarze" lub „Musze". W rezultacie w ciągu trwania całego turnusu wykonuje on loty ślizgowe, na „Salamandrze" lub co najwyżej na „Komarze", co daje w sumie 2 godziny przebyte w powietrzu.

Kierownicy wyszkolenia w aeroklubach tym się jednak nie przejmują. Przysyłają nadal pilotów z minimalnym przygotowaniem, robiąc im tym samym krzywdę. Przecież same loty ślizgowe nie zapoznają ich z lataniem w terenie górskim. Jest to również z uszczerbkiem dla klubu, ponieważ taki pilot nie potrafi wykonać pięciogodzinnego lotu dającego warunek do srebrnej odznaki. Czy nie lepiej byłoby mało zaawansowanego pilota doszkolić najpierw w klubie, a potem wysłać go na Żar? Byłoby to niewątpliwie z większą korzyścią dla samego pilota jak i dla klubu. Piloci przyjeżdżający na Żar powinni — moim zdaniem — być dobrze oswojeni z lotami termicznymi, bowiem tego w terenie górskim nie nauczą się tak łatwo.

Przestrzeganie założeń regulujących wysyłanie pilotów na Żar zmniejszy na pewno ilość przesłanek do wypadków lotniczych, których rezultatem, w czasie trzech turnusów w tej szkole, było skasowanie dwóch szybowców.

Na zakończenie chciałbym zaapelować do kolegów wybierających się na Żar: nie zjeżdżajcie się dopiero 5—6 dnia po terminie. Spóźnienie każdego pilota naraża pozostałych na stratę cennego czasu, bowiem loty rozpoczynają się dopiero przy pełnym komplecie.

HENRYK RÓŻALSKI
Gdynia

RECENZJE

STARTY SZYBOWCÓW. Władysław Janica i Antoni Mańkowski. Wydawnictwa Komunikacyjne. Str. 128. Ilustr. 68. Format 70 x 100 cm. Nakład 1000 + 120 egz. Druk ukończono w kwietniu 1956 r. Cena 4,60 zł.

Szybownictwo polskie zajmujące czołową pozycję wśród innych rodzajów sportu lotniczego jest — trzeba przyznać — zbyt skromnie zaopatrywane w podręczniki techniczne. Z tym większym zadowoleniem należy przyjąć nową książkę Janicy i Mańkowskiego, która porusza nader istotny problem szybownictwa — starty szybowców.

Jakże wymowne i nie wszystkim niestety należycie znane są dane porównawcze co do kosztów poszczególnych rodzajów startów szybowcowych. Autorzy wykazali, że start z wyciągarki jest 7-krotnie droższy od startu z liny gumowej, a przy użyciu wyciągarki wraz ze ściągarką koszty wzrastają 11-krotnie. Jeszcze bardziej uderzający jest koszt startu za samolotem, który przewyższa 157-krotnie koszt startu z liny gumowej. Wybaczcie, że nie pominę dygresji: dlaczegóż więc zaniechano w Polsce tańszego i lepszego sposobu szkolenia szybowników w terenie górzystym z lin gumowych? Dlaczego zlikwidowano uzbrojone w urządzenia naziemne liczne górskie szkoły szybowcowe z doskonałymi warunkami do startów z lin gumowych? Obliczenia Janicy i Mańkowskiego muszą trafić do świadomości władz lotniczych, aby nie zaniedbując treningu szybowcowego przy użyciu środków mechanicznych, uruchomiły jak najrychlej masowe szkolenie z lin gumowych.

„Starty szybowców" dają szczegółowe omówienie techniki startu z lin gumowych, omawiając rodzaje samych lin, zaczepów i innych urządzeń startowych.

Sposób użycia wyciągarki, jej współpraca ze ściągarką, rodzaje i wytrzymałość lin ciągowych, obciążenia szybowca powstające podczas wzlotu są przedmiotem bardzo szczegółowego opracowania w nowym wydawnictwie. Polska wyciągarka typu „Żubr" i ściągarka typu „Ryś" konstrukcji Stanisława Wozicha zostały dokładnie omówione i zilustrowane. Szybownicy znajdą jeszcze w omawianym podręczniku dane dotyczące technicznej strony startu za samolotem, opis zaczepów przednich, dolnych i bocznych, urządzeń ciągowych na samolocie oraz lin ciągowych stalowych, konopnych i z tworzyw sztucznych.

Nie pominięto również wyciągarek elektrycznych i szybowców o własnym napędzie startowym w postaci silników odrzutowych i rakiet startowych.

Zaczepom szybowcowym poświęcono 16-stronicowy końcowy rozdział książki, który zapoznaje czytelnika z najrozmaitszymi typami tego rodzaju mechanizmów polskich, niemieckich, węgierskich, angielskich i amerykańskich.

Podręcznik „Starty szybowców" ma pewne niedociągnięcia.

Na str. 55 podano rysunek chwiejnicy o przegubie kulowym. W polskim szybownictwie spotyka sie raczej chwiejnice typu wieżowego, jeśli można je tak nazwać, i takie powinny przede wszystkim znaleźć się na ilustracjach książki. Jeśli słusznie omówiono radzieckie próby z ciągnięciem za jednym samolotem po 9 i 11 szybowców równocześnie, to trzeba było również podać przynajmniej w postaci wzmianki próby startu szybowców z balonów wolnych i sterowców, o których pisze Porfiry Połosuchin w swojej książce pt. „Ze wspomnień sportowca". Należałoby również poświęcić kilka słów doświadczeniom w podchwytywaniu szybowców stojących na ziemi przez przelatujące samoloty.

Słownictwo książki nie zawsze świadczy o staranności jej autorów i redaktorów. Określenia „pilot holujący" (str. 97 i 100), „pilot ciągnący" (str. 102), „lina holująca" i „linka holownicza" (str. 101 i 127), „loty wleczone" (str. 100 i 103), „samolot holujący" (str. 101) mówią o tym, że twórcy książki nie zadbali o takie czy inne ujednostajnienie zasadniczego terminu związanego ze startami zespołu samolot-szybowiec. Sprawa ta była omawiana jeszcze w okresie międzywojennym na łamach prasy lotniczej. W każdym bądź razie wyrazy „holowanie", „holujący" i „holowniczy" zostały wyrugowane ze słownictwa lotniczego jeszcze w tamtym okresie. Wyraz „wleczony" nie przyjął się. Najbardziej odpowiednim wydaje się tu być wyraz „ciągowy", który użyty być może we wszelkich przypadkach związanych z lotami tego rodzaju. A więc „loty ciągowe" (nie „ciągnione"), „samolot ciągowy", „pilot ciągowy", „linka ciągowa", „kurs lotów ciągowych".

Niedbalstwem jest, jeżeli w jednym miejscu pisze się „szybkość transportu wyciągarki" (str. 67), a w drugim — „prędkość transportu ściągarki" (str. 81). To samo dotyczy używania poprawnego wyrazu „odczepianie" i zgoła błędnego „wyczepianie". Autorom odpowiada niestety i jeden i drugi wyraz. Błędnymi wyrazami są: „lewar" (str. 69), „rolka" (str. 82, 85 i 87), „pasy przyczepne" (str. 17), „ster kierunkowy" (str. 97), „lusterko zwrotne" (str. 96) i inne. „Kindybał" jest wyrazem gwarowym (spolszczona angielszczyzna) i nie może być używany w podręczniku technicznym.

Zadziwiająco mały jest nakład książki: 1000 egzemplarzy. Centralny Urząd Wydawniczy ustalając, wbrew istniejącym opiniom, taki nakład tej pożytecznej książki — dał dowód braku orientacji w potrzebach lotnictwa. Urząd ten nie zna zupełnie tych potrzeb i co więcej — nie chce liczyć się ze zdaniem tych, którzy je znają.

Język książki jest zwięzły i zrozumiały. Treść podana w sposób łatwo strawny. Książka powinna się stać lekturą każdego szybownika.

ROMUALD FLACH

★

Tytuł nie zawiedzie czytelnika — oddaje wiernie treść książki. Autorzy w sposób interesujący i przystępny odkrywają przed czytelnikiem historię rozwoju sposobów startowania szybowców, dając przegląd nie tylko znanych i używanych lecz również zapomnianych, a niektórym młodszym czytelnikom nawet nieznanych rodzajów startów.

Czy określenie „odkrywają" nie jest pochlebne dla Autorów? Wydaje się, że zasłużyli na to, nie ograniczając się do samego opisu, ale dając szereg oryginalnych ujęć tematu. Chociażby taka analiza ekonomii poszczególnych rodzajów startów. Rzecz wydawałaby się znana i oczywista, że start z lin gumowych jest tańszy od startu za samolotem, ale że aż 157-krotnie, to ma już posmak bezmała sensacji i zmusza czytelnika do zastanowienia się.

A ciekawy, oryginalny i bogaty przegląd różnego rodzaju zaczepów, czy nie zmusza do analizy jakości obecnie u nas stosowanych? Zaczepy te znane są naszym konstruktorom, ale nawet i dla nich taka masowa „konfrontacja" będzie interesująca i może stanie się bodźcem do dalszych prób nad udoskonaleniem konstrukcji dla uzyskania najkorzystniejszego rozwiązania rodzimego.

Technika wykonywania startów zainteresuje i pomoże w szkoleniu pilotom i instruktorom. Opisy budowy, działania i eksploatacji naziemnych urządzeń startowych będą cenne dla mechaników wyciągarkowych i ściągarkowych. Mechanik szybowcowy znajdzie dane dotyczące pomocniczych urządzeń startowych, a przeciętny czytelnik — interesujący się techniką — poszerzy swój horyzont wiadomości o lotnictwie.

Te jak i szereg innych cech dodatnich książki pozwolą czytelnikowi może nie dostrzec, a w każdym razie wybaczyć zarówno Autorom jak i Wydawnictwu drobne niedociągnięcia lub przeoczenia.

Do takich zaliczyć należy: użycie w tekście niezbyt fortunnych określeń jak np. nazwanie ludzi naciągających liny „naciągaczami" (oczywiście nieobraźliwie), używanie oznaczenia „Cy" zamiast przyjętego „Cz", naprężenie zrywające (700 kG) zamiast siła zrywająca (str. 33) lub nieprzekonywającej i obcej nazwy „kindybał".

Ponadto utrudniono nieco czytelnikowi „życie" przez przeoczenia w rodzaju: powoływanie się np. na rys. 12a zamiast 22a (str. 18); oznaczenie (na rys. 22) osi przekroju A-A podczas gdy rysunek przekroju (niepotrzebnie zresztą w innej podziałce) wskazuje, że został on wykonany nie w tej lecz w prostopadłej do niej płaszczyźnie (str. 38); pominięcie w tablicy 5 szybowców eksploatowanych u nas np. „Sęp", „Mucha-100" kosztem uwzględnienia nieużytkowanych np. „Olimpia", „Ważka"; podanie zużycia paliwa przez wyciągarkę czy ściągarkę w ilości l/h podczas gdy bardziej może interesujące w praktyce byłoby zużycie na jeden ciąg; podanie rysunku nietypowej chwiejnicy.

Szata graficzna w zasadzie bardzo staranna, a użycie kolorów w tablicy znaków sygnalizacyjnych nadzwyczaj korzystne.

Tak więc książkę tę, wśród ciągle jeszcze nadzwyczaj skromnej technicznej literatury lotniczej, należy ocenić pozytywnie i tym bardziej dziwić się Wydawnictwu, że ograniczyło się do mniej niż skromnego nakładu, który nie pokryje nawet potrzeb etatowego personelu lotnictwa sportowego.

Mgr inż. LESZEK PITUCH

KONKURS NA RECENZJĘ KSIĄŻEK WYDAWNICTW KOMUNIKACYJNYCH

Wydawnictwa Komunikacyjne dążąc do nawiązania ściślego kontaktu ze swymi czytelnikami ogłaszają konkurs na najlepszą recenzję książek, wydawanych przez WK.

Wydawnictwom Komunikacyjnym zależy na zebraniu tą drogą recenzji odbiorców i czytelników książek z zakresu lotnictwa. Recenzje te dopomogą Wydawnictwom Komunikacyjnym usprawnić akcję wydawniczą i dostosować książki do potrzeb czytelników.

WARUNKI KONKURSU:

1. W konkursie może wziąć udział każdy czytelnik książek Wydawnictw Komunikacyjnych.
2. Recenzja może dotyczyć książek wydawanych w latach 1954—1956.
3. Przed rozstrzygnięciem konkursu recenzja nie może być drukowana.
4. Recenzje powinny uwzględnić:
   a) przydatność książki jako pomocy fachowej w codziennej pracy zawodowej,
   b) ewentualne niewłaściwe (błędne) ujęcia zagadnienia,
   c) ewentualne przeoczenia ważnych zagadnień występujących w praktyce,
   d) jasność stylu i poprawność języka,
   e) uwagi o formacie książki,
   f) ocenę oprawy i szaty graficznej,
   g) inne uwagi.
5. Recenzje należy wysyłać do dnia 1 września 1956 r. w zamkniętej kopercie z wyraźnym napisem „Recenzja" na adres: Sekcja Propagandy i Nakładów Wydawnictw Komunikacyjnych — Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52 (tel. 4-00-61, wewn. 40). Wszelkie dodatkowe wyjaśnienia uzyskać można również pod powyższym adresem. Do recenzji należy dołączyć zamkniętą kopertę z podaniem imienia, nazwiska, stanowiska służbowego, nazwy zakładu pracy oraz prywatnego adresu recenzenta.

   Oceny nadesłanych prac dokona Komisja Konkursowa WK.

   Wyniki Konkursu zostaną ogłoszone w m-cu styczniu.
6. Autorom najlepszych recenzji zostaną przyznane następujące nagrody:

I nagroda zł	1 000
II nagroda zł	750
III nagroda zł	500

Ponadto 10 nagród książkowych.

Najlepsze recenzje zostaną ewentualnie wydrukowane w czasopismach fachowych, przy czym autorzy ich dostaną za nie honorarium.

„SKRZYDLATA POLSKA" — ORGAN AEROKLUBU PRL
WYDAWCA: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE
REDAGUJE ZESPÓŁ
Redaktor naczelny Jerzy R. Konieczny.
Kolegium redakcyjne: Paweł Elsztein, Tadeusz Malinowski, inż. Janusz Wojciechowski, Jerzy Zarębski (sekretarz redakcji).
Opracowanie graficzne Stanisław Kopf.
Adres redakcji: Warszawa 10, ul. Bracka 20a,

Cena pojedynczego numeru 0,70 zł. Warunki prenumeraty: miesięcznie — 2,80 zł; kwartalnie — 8,40 zł; półrocznie — 16,80 zł; rocznie — 33,60 zł. Zamówienia i przedpłaty na prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie Urzędy Pocztowe oraz listonosze. Prenumerata „Skrzydlatej" na zagranicę wynosi: kwartalnie — 10,92 zł, półrocznie 21,84 zł, rocznie — 43,68 zł. Wpłaty należy dokonywać na konto PKO I-6-100024 — Warszawa, Przedsiębiorstwo Kolportażu Wydawnictw Zagranicznych „Ruch", Aleje Jerozolimskie 119. Rękopisów i ilustracji nie zamówionych Redakcja nie zwraca.

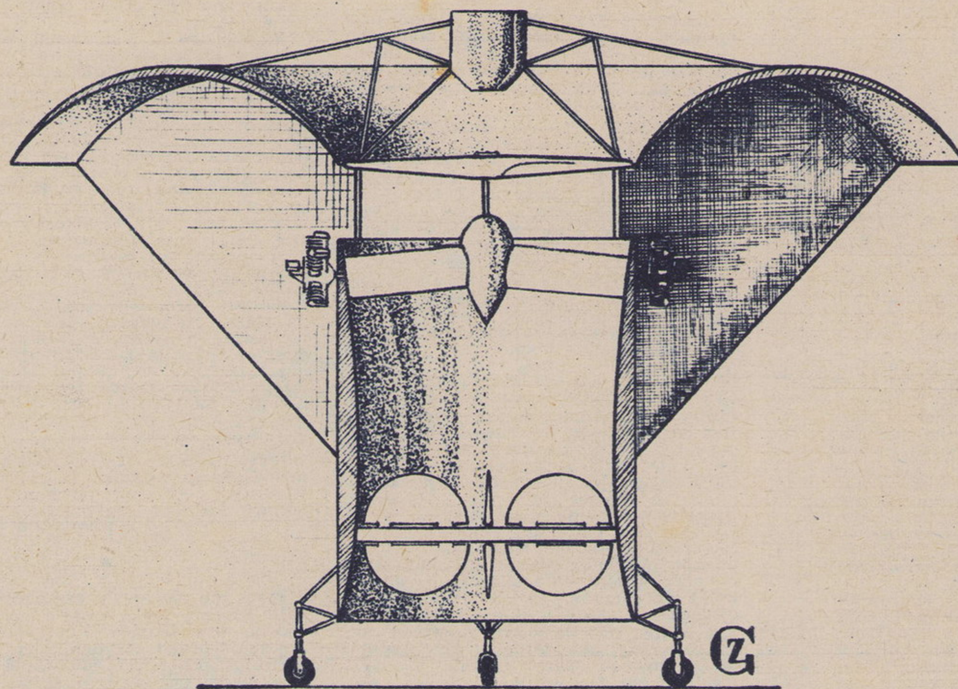
Druk. Zakł. Graf. Dom Słowa Polskiego. Zam. 4177/C. B-27

NUMER PODPISANO DO DRUKU 24 LIPCA 1956 R.

„HELIPLAN" konstrukcji SIPOWICZA

PIERWSZĄ konstrukcją kpt. Sipowicza był samolot tzw. kombinowany, zbudowany około roku 1921. Dotychczas nie odnaleziono jeszcze dokładnych danych ani opisu i fotografii tej konstrukcji. Drugą pracą Sipowicza był projekt aparatu do pionowego startu, który mimo, że nie był zrealizowany — zasługuje na omówienie. Nad projektem tym pracował konstruktor od połowy 1927 roku. O pracy swej złożył on wówczas raport X Departamentowi Ministerstwa Spraw Wojskowych, w związku ze zbieranymi danymi o wynalazkach i pomysłach dokonanych przez oficerów.

O układzie „heliplanu" Sipowicza informuje załączony rysunek.



Przekrój „heliplanu" zaprojektowanego przez kpt. Sipowicza w latach 1927—29. Rysunek opracowany na podstawie opisu konstruktora przez Z. Gryglickiego.

„Heliplan" kpt. Sipowicza składał się z następujących części:

1) pierścieniowego baldachimu w kształcie spadochronu, w środku którego obracało się śmigło tunelowe o średnicy 4 m napędzane poprzez przekładnię dwoma silnikami o łącznej mocy 200 KM (prędkość przepływu strumienia zaśmigłowego 20 m/sek).
2) podwieszonego do baldachimu kadłuba o przekroju kołowym.
3) sterów umieszczonych wewnątrz kadłuba: do sterowania „heliplanu" w locie pionowym i poziomym,
4) kabiny pilota znajdującej się u góry.

Przewidywany ciężar aparatu — około 800 kG.

Baldachim pierścieniowy miał za zadanie zmniejszyć prędkość opadania oraz (łącznie z kadłubem) polepszyć sprawność śmigła. Projekt swój i obliczenia sprawdził konstruktor praktycznie, z dobrymi wynikami, na małym modelu zaopatrzonym w silnik benzynowy o mocy 0,5 KM.

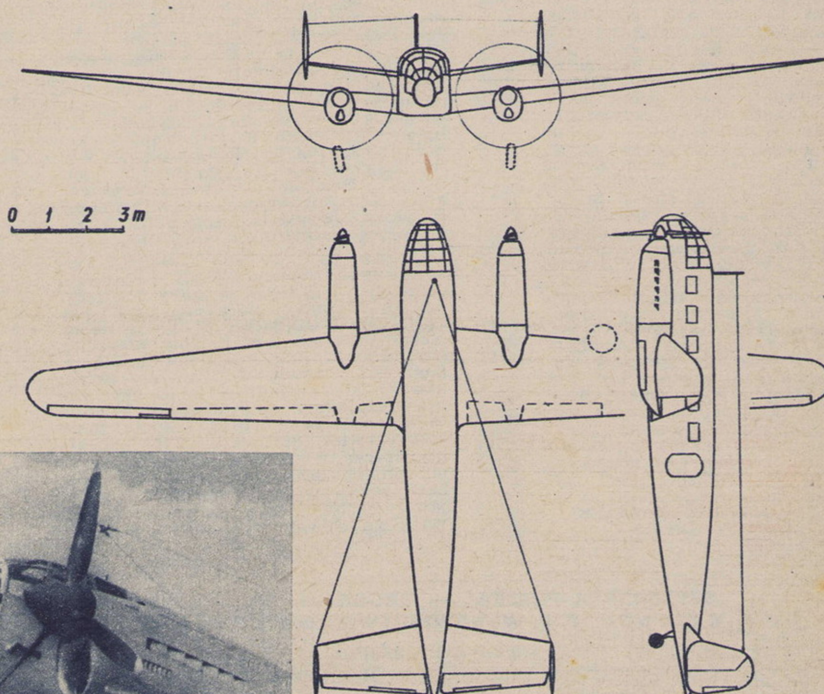
Godny podkreślenia jest fakt, że po zgłoszeniu przez konstruktora swego projektu do M.S. Wojsk. ukazały się po pewnym czasie w Anglii opisy i ogłoszenia o maszynie latającej noszącej nazwę „heliplan". Projekt kpt. Sipowicza wyprzedzał o kilka lat późniejsze samoloty z kadłubem — dyszą tunelową (np. Stipa — Caproni) oraz był poprzednikiem wielu dzisiaj budowanych maszyn lotniczych do pionowego startu.

ZDZISŁAW GRYGLICKI

SAMOLOTY PLL „LOT" · 12 ·

Mgr inż. JERZY ŚWIDZIŃSKI

SIEBEL — 7 (SI — 204 D)



SIEBEL-7 jest samolotem konstrukcji niemieckiej budowanym we Francji podczas okupacji, a także i po wojnie. Jest to dwusilnikowy, wolnonośny dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, przeznaczony do komunikacji, fotogrametrii itp.

Skrzydło dwudzielne, o obrysie trapezowym i dużym wydłużeniu konstrukcji skorupowej.

Kadłub konstrukcji skorupowej. Cały przód kadłuba, mieszczący kabinę załogi, bogato oszklony. Wewnątrz kadłuba miejsce dla 7 pasażerów lub urządzeń fotograficznych. Usterzenie wolnonośne. Statecznik poziomy ma wyraźny wznios. Podwójne stateczniki i stery kierunku.

Podwozie jednogoleniowe, wciągane w gondole silników. 2 silniki rzędowe Argus As-411 po 440 KM każdy. Śmigła przestawialne, dwułopatowe.

DANE TECHNICZNE:

Rozpiętość	—	21,33 m
Długość	—	13,02 m
Powierzchnia nośna	—	46,00 m²
Ciężar własny	—	3 460 kG
Ciężar w locie	—	5 000 kG
Prędkość max.	—	322 km/h
Prędkość przelotowa	—	300 km/h
Pułap	—	6 400 m
Zasięg	—	1 000 km

